LES WALLONS SONT-ILS ULTRA-CONNECTÉS AU VOLANT ?

MESURE D'ATTITUDES SUR L'USAGE DU TÉLÉPHONE AU VOLANT EN WALLONIE

Wallonie
sécurité routière
AWSR

Table des matières

Objectifs et méthodologie 4

Contexte associé au téléphone au volant 7

A. Prévalence du comportement (études antérieures) 7
B. Acceptabilité du comportement et perception des risques associés (études antérieures) 7
C. Risque d'accidents 8
D. Contrôles de police et montant de l'amende 8

Résultats 9

Quelle est la part des conducteurs wallons qui téléphonent au volant ? 10

A. Prévalence globale du téléphone au volant 10
B. Prévalence des différentes fonctionnalités du téléphone 10

Tous les conducteurs wallons font-ils usage du téléphone au volant de la même façon ? 11

A. Prévalence selon les caractéristiques socio-professionnelles 11
B. Quelles sont les raisons invoquées par ceux qui ne téléphonent pas en conduisant ? 17
C. Prévalence selon leur gestion des appels au volant 18
D. Prévalence selon les éléments de la théorie du comportement planifié 22

Quels sont les facteurs influençant l'utilisation du téléphone au volant ? 33

A. Facteurs en lien avec l'utilisation ou non du téléphone au volant 33
B. Facteurs expliquant l'utilisation fréquente versus occasionnelle du téléphone au volant 34

Que pensent les Wallons des mesures contre le téléphone au volant ? 36

A. Evaluation d'une série de mesures 36
B. Application de renvoi automatique des appels et notifications, type « Mode conduite » 37

Conclusion 40

Auteur : Mathieu Roynard
Editeur responsable : Patric Derweduwen
Editeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL
Mise en page : 2 millimètres
Date de publication : Septembre 2019

Veuillez faire référence à ce rapport de la manière suivante :
Roynard, M. (2019) Les Wallons sont-ils ultra-connectés au volant ? Mesure d'attitudes sur l'usage du téléphone au volant en Wallonie. Namur, Belgique, Agence wallonne pour la Sécurité routière

Que retenir ?

En 2018, l'AWSR a pour la première fois interrogé plus de 2 300 conducteurs wallons âgés entre 18 et 65 ans sur leurs comportements avoués (auto-rapportés), leurs croyances, leurs opinions concernant l'usage du téléphone au volant (appels, messages, applications, GPS, Internet).

Les chiffres de cette étude le démontrent, le téléphone au volant n'est pas un phénomène restreint sur nos routes, tout le monde n'utilise pas son téléphone au volant :

- plus de la moitié des conducteurs wallons (52%) affirment ne jamais manipuler leur téléphone au volant,
- toutefois, près d'1 wallon sur 5 (18%) reconnait tout de même adopter ce comportement occasionnellement,
- et près d'un tiers des conducteurs wallons (30%) admettent le faire fréquemment.
- 38% des conducteurs utilisant fréquemment leur téléphone au volant sont équipés d'un kit mains-libres (25% chez ceux le faisant occasionnellement).
- Les fonctionnalités les plus fréquemment utilisées par les conducteurs avouant se servir de leur téléphone au volant sont les appels (95%), la lecture de messages (77%), l'envoi de messages (64%), surfer sur internet et utiliser une application GPS (50%).

Grace aux nombreuses données collectées, nous avons pu définir les paramètres ayant effectivement un impact sur l'utilisation ou non du téléphone au volant et sur la fréquence de ce comportement.

Afin de réduire efficacement le nombre de conducteurs utilisant leur téléphone au volant, il faudrait parvenir à toucher directement ou indirectement

Ceux faisant usage du téléphone au volant (versus jamais)	Ceux faisant fréquemment usage du téléphone au volant (versus occasionnellement)
- Les jeunes (18-34 ans) - Les personnes possédant un smartphone - Les personnes dépendantes de leur téléphone - Les conducteurs « professionnels »[1] - Les personnes pensant que tout le monde utilise son téléphone au volant - Les hommes - Les indépendants (statut professionnel) - Les personnes qui ne ressentent pas de désapprobation de leurs proches - Les personnes qui ne désapprouvent pas que les autres téléphonent au volant - Les personnes ayant une perception du risque d'accidents faible ou modérée	- Les jeunes (18-34 ans) - Les personnes possédant un smartphone - Les personnes dépendantes de leur téléphone - Les conducteurs « professionnels »[1] - Les personnes pensant que tout le monde utilise son téléphone au volant - Les personnes utilisant leur téléphone dans le cadre professionnel et pas uniquement pour le privé - Les personnes jugeant qu'il est facile pour elles de conduire et manipuler leur téléphone - Les personnes utilisant un kit mains-libres

Les éléments en bleu influencent à la fois l'adoption ou non du comportement et sa fréquence élevée

C'est en orientant les mesures ou actions (de sensibilisation, de répression, etc.) vers les personnes présentant ces caractéristiques ou vers les personnes ayant une influence sur ce groupe cible (entourage, employeur...) que l'on pourra efficacement réduire le nombre de conducteurs utilisant leur téléphone au volant en Région wallonne.

Il est néanmoins important de garder à l'esprit que certaines de ces caractéristiques personnelles sont liées entre elles. Ainsi l'âge est-il corrélé, entre autres, à l'estimation des risques encourus, à la prise de risque, à la norme sociale et à la dépendance au téléphone. Cibler les jeunes revient donc également à cibler les personnes adoptant un comportement général moins sûr en tant que conducteur, les personnes les plus dépendantes de leur téléphone, les personnes minimisant le risque d'accident encouru en manipulant leur téléphone au volant, etc.

[1] Ceux qui ont déclaré parcourir au moins 15 000 km par an et qui conduisent dans le cadre de leur activité professionnelle fréquemment (à savoir au moins une fois par semaine).

Objectifs et méthodologie

Approfondissement des connaissances sur l'usage du téléphone au volant par les Wallons

En 2018, l'AWSR a pour la première fois interrogé plus de 2 300 conducteurs wallons âgés entre 18 et 65 ans sur leurs comportements avoués au cours des 12 derniers mois, leurs croyances et leurs opinions concernant l'usage du téléphone (GSM) au volant (appels, messages, applications, GPS, Internet). La collecte des données a été réalisée à l'aide d'un questionnaire en ligne.

Caractéristiques du questionnaire

Le questionnaire a été construit autour de la théorie du comportement planifié[2] selon laquelle le comportement humain est guidé par trois types de croyances (Figure 1) :

- les croyances concernant les conséquences possibles du comportement (qui définissent les attitudes (favorables ou défavorables) envers le comportement),
- les croyances concernant les attentes des autres (qui définissent la pression/norme sociale perçue),
- les croyances quant à la présence de facteurs pouvant faciliter ou entraver l'adoption du comportement (qui définissent le contrôle comportemental perçu).

[2] Ajzen, I. (2006). Behavioral Interventions Based on the Theory of Planned Behavior

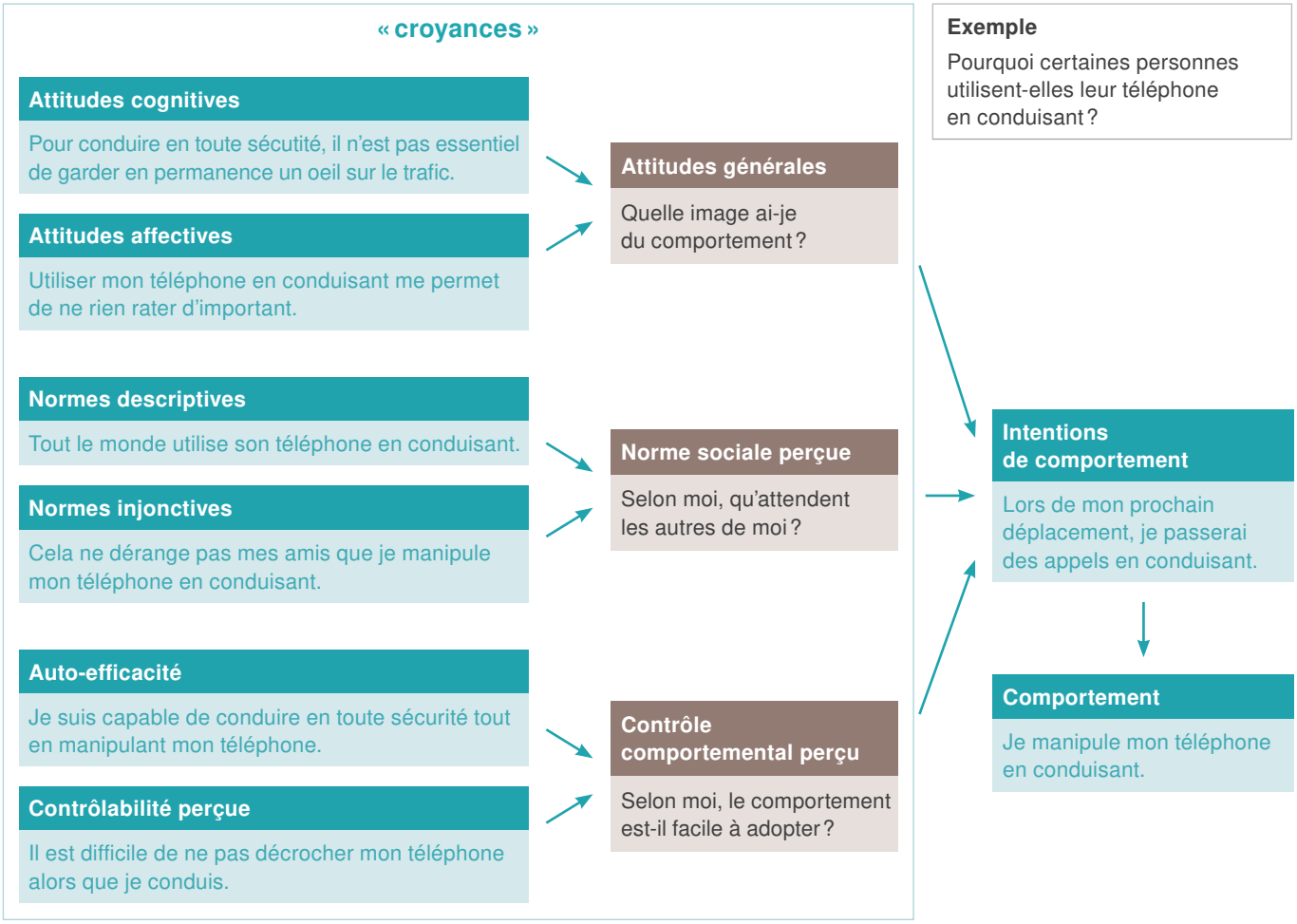


Figure 1 : Schéma illustrant l'application de la théorie du comportement planifié à l'usage du téléphone au volant

Le questionnaire a donc été construit afin d'évaluer le rôle joué par ces différentes dimensions dans le choix de conduire ou non en étant distrait par une activité annexe liée à son téléphone. Celui-ci comprenait 52 questions (durée +/- 12 min) et a été soumis du 23 mars au 16 avril 2018 à un panel en ligne. De nombreux paramètres ont été recueillis :

- les variables prédictives :
  - caractéristiques sociodémographiques : âge, genre, niveau d'instruction, catégorie professionnelle
  - caractéristiques du conducteur : nombre de kilomètres parcourus annuellement, usage de la voiture pour des trajets professionnels
  - possession d'un téléphone portable, type de téléphone
- les variables dépendantes (en lien avec l'usage du téléphone) auto rapportées : addiction au téléphone, type d'utilisation au volant (appel, message, internet, application, GPS…), risque perçu, aptitude à la conduite, contrôle comportemental, pression à répondre, éléments influençant l'usage du téléphone au volant et norme sociale perçue.

Critères d'inclusion

Seules les personnes répondants à certains critères pouvaient compléter le questionnaire. Il fallait :

- habiter en Wallonie et être majeur (18 ans et plus),
- disposer du permis B et avoir conduit au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête.

Définitions

Usage du téléphone au volant

Nous avons défini 3 profils d'usage du téléphone au volant :

- **Jamais :** n'a pas fait usage du téléphone au volant au cours des 12 derniers mois
- **Utilisation occasionnelle :** fait usage « quelques fois par an » ou « au moins une fois par mois »
- **Utilisation fréquente :** fait usage « au moins une fois par semaine » ou « tous les jours ou presque »

Type de téléphone

Téléphone « **basique** » : téléphone limité à des fonctions de base, essentiellement les appels téléphoniques et l'envoi et la réception de SMS.

Smartphone : téléphone disposant en général d'un écran tactile, offrant un accès à internet et une multitude de fonctionnalités via des applications notamment.

Autres définitions

« **Message** » : SMS, messagerie instantanée, posts sur les réseaux sociaux, mails.

« **Kit mains-libres** » : oreillettes, commande vocale, kit mains-libres nomade ou intégré au véhicule.

Nous appelons « **conducteurs professionnels** » ceux qui ont déclaré parcourir au moins 15 000 km par an et qui conduisent leur voiture dans le cadre de leur activité professionnelle (hors trajet domicile-travail) « au moins une fois par semaine » ou « tous les jours ou presque ».

Nous dénommons « **conducteurs non professionnels** » ceux qui ont déclaré ne quasi pas faire usage de leur véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle, soit « au moins une fois par mois » ou moins souvent encore. Sont donc exclus tous les conducteurs n'ayant pas d'activité professionnelle : étudiant, demandeur d'emploi, personne au foyer, (pré)pensionné.

Analyse statistique

L'échantillon final est composé de 2 272 conducteurs wallons âgés entre 18 et 65 ans. Il a été pondéré sur base de la distribution dans la population en fonction de l'âge, du genre et de la province de résidence.

Les indicateurs créés à partir de l'agrégation d'items sur un même thème ont été soumis au coefficient alpha de Cronbach afin d'en tester la cohérence interne. Les valeurs comprises entre 1 et 0,7 sont considérées comme « acceptables » en dessous de 0,5 l'indicateur est jugé comme étant inadapté.

Toutes les données collectées ont été introduites dans un modèle explicatif, appelé régression logistique, afin d'identifier les facteurs qui influencent effectivement l'utilisation du téléphone au volant et la fréquence de ce comportement (occasionnel ou fréquent).

Les analyses ont été effectuées avec le logiciel Intercooled Stata (v14). Nous considérons qu'une différence entre deux modalités (ou plus) est « statistiquement significative » si le hasard a moins de 5 chances sur 100 ($p<0,05$) d'expliquer les disparités observées. Nous parlons alors d'un intervalle de confiance à 95% pour faire cette affirmation.

Contexte associé au téléphone au volant

Il n'existe aucune étude spécifique sur les conducteurs wallons en matière de téléphone au volant. Ce chapitre reprend les principaux éléments dont nous disposons concernant la Belgique.

A. Prévalence du comportement (études antérieures)

En 2014, lors de la seule mesure de comportement réalisée en Belgique[3], 3% des conducteurs de voiture belges ont été observés dans le trafic avec leur téléphone en main (2% pour un appel et 1% alors qu'ils le manipulaient). Cette proportion est de 3% pour les conducteurs wallons (1,5% pour un appel en tenant le téléphone et 1% alors qu'ils le manipulaient). Aucune différence entre les hommes et les femmes n'a été constatée, mais une influence nette et significative en présence de passager ou non. Ainsi, la prévalence instantanée en l'absence de passager est de 3% de conducteurs belges observés avec leur téléphone en main (2% pour des appels et 1% le manipulant) contre 1% des conducteurs ayant au moins un passager avec eux (1% pour les appels et 0,5% de maniement).

Il ne faut pas confondre la prévalence instantanée (comportement observé) avec le pourcentage de personnes à qui il arrive, souvent ou occasionnellement, de téléphoner au volant qui est, lui, beaucoup plus élevé. Ce dernier indicateur, plutôt révélateur de la norme sociale en vigueur en matière d'usage du téléphone au volant, correspond à un comportement avoué obtenu en interrogeant les conducteurs. Lors de la mesure d'attitudes 2015 (projet européen ESRA), 28% des automobilistes belges avouaient qu'au cours des 12 derniers mois, il leur était arrivé de téléphoner au volant sans kit mains-libres, 41% avec un kit mains-libres, 27% de rédiger un SMS ou un email et 37% de lire un SMS ou un email. Tous ces comportements sont plus fréquents chez les hommes et chez les jeunes âgés de moins de 35 ans (puis diminuent avec l'âge).

B. Acceptabilité du comportement et perception des risques associés (études antérieures)

Le comportement sur la route est influencé par le niveau d'acceptabilité perçue. Les conducteurs interrogés dans le projet ESRA[4] ont dû donner leur point de vue sur l'acceptabilité sociale de certains comportements en lien avec l'usage du téléphone au volant. 8% des conducteurs belges tolèrent le fait de téléphoner au volant sans kit mains-libres et 47% avec un kit mains-libres (Tableau 1).

[3] Riguelle, F. & Roynard, M. (2014). Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et manipulation d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière

[4] Trigoso J., Areal A., & Pires C. (2016). Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbon, Portugal : Prevenção Rodoviária Portuguesa

Tableau 1 : Proportion de conducteurs belges jugeant acceptables les comportements suivants (norme sociale)

Comportement	Proportion « acceptable »
Téléphoner avec le téléphone en main en conduisant	8%
Téléphoner avec un kit mains-libres en conduisant	47%
Taper un message ou un email en conduisant	5%
Vérifier ou mettre à jour les médias sociaux en conduisant	4%

Source : ESRA

Il a été constaté que l'acceptabilité de comportements routiers dangereux liés à l'utilisation du téléphone mobile (conversation téléphone en main / mains-libres ou SMS) augmente la probabilité de son utilisation au volant. D'autre part, la probabilité d'utiliser un téléphone en conduisant diminue avec l'augmentation de la perception des risques encourus.

91% des conducteurs belges jugent que téléphoner au volant augmente le risque d'être impliqué dans un accident de la circulation. Par ailleurs 45% des conducteurs belges sont en faveur de l'interdiction totale de téléphoner au volant pour tous les conducteurs y compris pour les conducteurs utilisant un kit mains-libres[4].

C. Risque d'accidents

De nombreuses études ont démontré que l'utilisation d'un téléphone portable en conduisant a des effets négatifs sur le comportement de conduite et augmente les risques d'accident. Elles concluent que les appels via un kit mains-libres n'ont aucun avantage significatif par rapport aux appels passés le téléphone à la main. D'autres recherches ont montré que l'utilisation de systèmes de reconnaissance vocale (notamment pour saisir un numéro de téléphone, rechercher une chanson en particulier ou envoyer un message texte) pendant la conduite entraînait une détérioration des capacités de conduite[5].

Le risque d'utiliser un téléphone portable en conduisant n'est souvent associé qu'à une distraction visuelle ou physique. Cependant, la distraction cognitive, qui est similaire lorsque vous utilisez un téléphone portable tenu en main ou en mode mains-libres, est prépondérante et nettement sous-estimée par de nombreux conducteurs. La légalisation des dispositifs mains-libres dans tous les pays européens, rend leur utilisation plus acceptable et plus répandue et laisse croire, à tort, aux usagers de la route que son utilisation est sans danger[6].

Une fois les yeux rivés sur leur téléphone et/ou leur esprit absorbé par la conversation téléphonique, les conducteurs ne sont plus du tout concentrés sur leur tâche de conduite et perdent 30 à 50% des informations envoyées par leur environnement immédiat[7]. On estime alors qu'un conducteur qui téléphone au volant risque 3 à 4 fois plus d'avoir un accident (avec ou sans kit mains-libres)[7][8]. Ce risque peut être multiplié jusqu'à 23 fois pour les conducteurs qui tapotent sur leur téléphone pour envoyer un sms ou encore lire une notification[9]. Il est difficile de déterminer l'impact exact du téléphone au volant sur le nombre d'accidents. Toutefois, on estime que ce comportement est en cause dans 5 à 25% des accidents[10].

D. Contrôles de police et montant de l'amende

Téléphoner au volant (manipulation) est une infraction du second degré passible d'une amende de 116 euros en perception immédiate, ou 160 euros en transaction pénale.

La police effectue de nombreux contrôles. En 2017, en Belgique près de 100 400 conducteurs ont été verbalisés pour usage du téléphone au volant dont 18 300 en Wallonie. Au premier semestre 2018 ils étaient plus de 54 000 en Belgique et 9 700 en Wallonie. Nous ne commenterons pas les évolutions et les tendances des infractions routières car elles sont notamment dépendantes de l'activité policière.

[4] Trigoso J., Areal A., & Pires C. (2016). Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbon, Portugal : Prevenção Rodoviária Portuguesa

[5] SWOV (2018). Distraction in traffic. SWOV Fact sheet, July 2018. SWOV, The Hague

[6] NSC (2012). Understanding the distracted brain – why driving while using hands-free cell phones is risky behaviour (white paper). National Safety Council, US. Retrieved May 6, 2016

[7] Slootmans, F. (2015) Dossier thématique sur la sécurité routière. Distraction au volant. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière - Centre de Connaissance pour la Sécurité routière

[8] Inserm. (2011). Téléphone et sécurité routière. Expertise collective. Paris, France

[9] Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. Proceedings of the National Academy of Sciences, 113(10), 2636–2641

[10] Stelling, A., & Hagenzieker, M. P. (2012). Afleiding in het verkeer. Leidschendam, Pays-Bas : SWOV

Résultats

99% des conducteurs wallons interrogés possèdent un téléphone portable dontt 88% d'entre eux ont un smartphone (12% un téléphone basique). Le taux de possession d'un smartphone diminue significativement avec l'âge. Ainsi, 98% des conducteurs âgés entre 18 et 34 ans disposent d'un smartphone, contre 91% chez les 35-54 ans et 73% chez les 55 ans et plus.

Quelle est la part des conducteurs wallons qui téléphonent au volant ?

A. Prévalence globale du téléphone au volant

Plus de la moitié des Wallons (52%) déclarent ne jamais manipuler leur téléphone en conduisant. 1 conducteur sur 3 (30%) reconnaît adopter ce comportement fréquemment (au moins une fois par semaine et plus) et 1 conducteur sur 5 le fait occasionnellement. Ainsi, ceux qui utilisent le téléphone au volant le font de façon plus fréquente qu'occasionnelle (Figure 2).

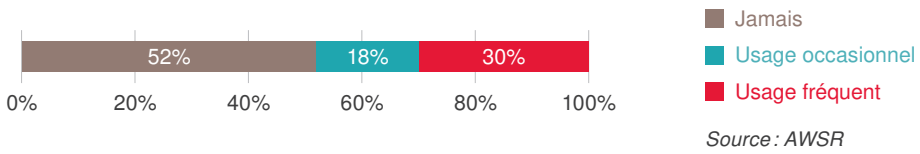


Figure 2 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons (n=2 272)

B. Prévalence des différentes fonctionnalités du téléphone

Les conducteurs ont été interrogés pour chaque fonctionnalité (appel, message, GPS, internet) prise de manière individuelle, l'utilisation d'une ou de plusieurs fonctionnalités pouvant être déclarées. L'activité la plus fréquemment rapportée est la conversation, avec une prévalence de 45% des conducteurs wallons. Viennent ensuite la réception et l'envoi de messages : 37% des conducteurs déclarent lire des messages au volant alors qu'ils sont 30% à reconnaître en envoyer. Enfin, 24 % surfent sur internet alors qu'ils sont derrière le volant et 24% utilisent une application de guidage sur leur téléphone (Figure 3).

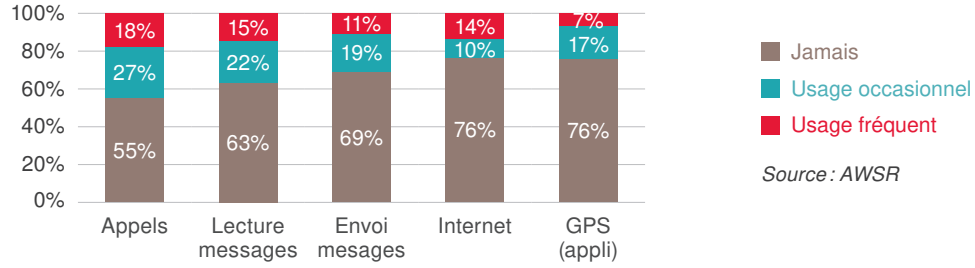


Figure 3 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons selon les fonctionnalités des téléphones (n=2 272)

L'appel téléphonique est donc l'usage le plus répandu parmi les conducteurs mais c'est aussi celui que les conducteurs font le plus fréquemment (95% de ceux manipulant leur téléphone au volant). 18% des conducteurs le font au moins une fois par semaine. Juste derrière, nous avons 15% des conducteurs qui lisent un message et 14% qui consultent internet au moins une fois par semaine alors qu'ils sont au volant.

Tous les conducteurs wallons font-ils usage du téléphone au volant de la même façon ?

Nous allons définir les caractéristiques des conducteurs en fonction de différents paramètres en lien avec l'usage ou non du téléphone au volant. Seuls les résultats présentant des différences significatives sont présentés dans ce document.

A. Prévalence selon les caractéristiques socio-professionnelles

1. Age et genre

La figure 4 montre que l'usage du téléphone au volant, et plus particulièrement lorsque celui-ci est fréquent, décroit significativement avec l'âge. Ainsi, près de 3 jeunes conducteurs de 18-34 ans sur 5 (60%) avouent faire usage de leur téléphone au volant (dont 43% fréquemment), contre 50% pour les 35-54 ans et 28% pour les 55 ans et plus. A l'opposé, les 55 ans et plus sont significativement plus nombreux que les conducteurs des autres tranches d'âge à ne jamais utiliser leur téléphone au volant (73% contre 50% pour les 35-54 ans et 39% pour les 18-34 ans).

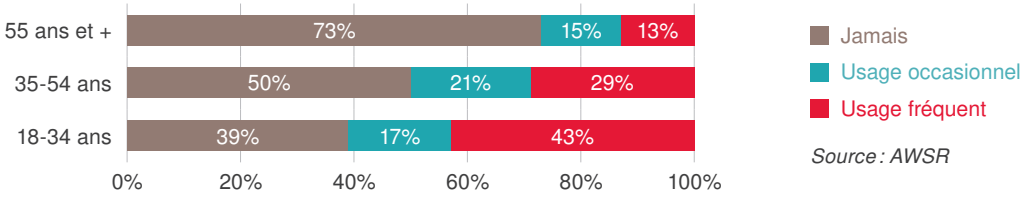


Figure 4 : Prévalence de l'usage du GSM au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur âge (n=2 272)

Les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes à avouer utiliser leur téléphone au volant (51% contre 44%), mais également de manière fréquente (33% contre 26%). Nous n'observons aucune différence statistique entre les hommes et les femmes concernant l'usage occasionnel du téléphone au volant (Figure 5).

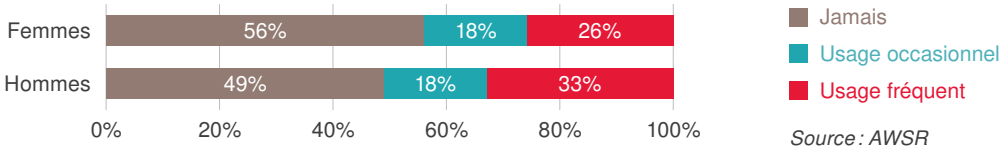


Figure 5 : Prévalence de l'usage du GSM au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur genre (n=2 272)

Les informations croisées entre l'âge et le genre des conducteurs confirment que l'effet de l'âge est prédominant sur l'effet du genre concernant l'usage du téléphone au volant (Figure 6). Pour les 18-34 ans, nous n'observons aucune différence statistique en fonction du genre excepté pour l'usage occasionnel pour lequel les jeunes femmes sont significativement plus nombreuses que les hommes (20% contre 14%). Pour les conducteurs âgés de 35 ans et plus, les femmes sont significativement plus nombreuses que les hommes à ne jamais téléphoner au volant. Pour les 35-54 ans, les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes à faire usage du téléphone au volant et ce de manière fréquente. Pour les conducteurs âgés de 55 ans et plus, les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes à faire usage du téléphone au volant et ce, de manière occasionnelle. Aucune autre différence statistique n'a pu être établie.

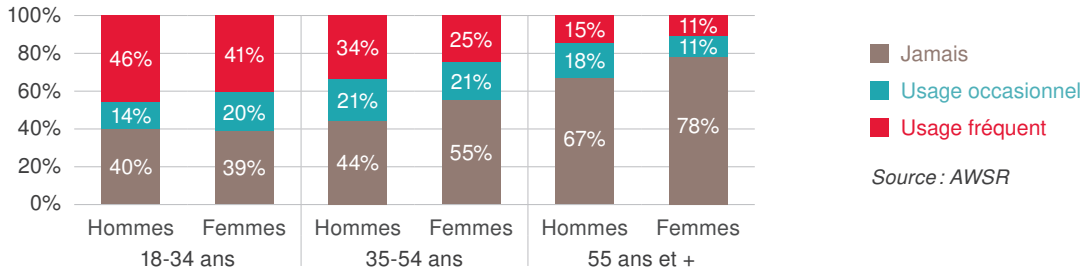


Figure 6 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur âge et de leur genre (n=2 272)

Une analyse de la prévalence des différentes fonctionnalités en fonction du genre révèle que les conducteurs masculins sont significativement plus nombreux que les femmes à faire usage fréquemment de leur téléphone au volant et ce, quelle que soit l'activité (conversation, réception ou envoi de messages, appli GPS ou surfer sur internet). Pour les utilisations occasionnelles du téléphone au volant, les hommes se distinguent des femmes uniquement pour les appels. Pour les autres fonctionnalités liées à un usage occasionnel, aucune variation statistique entre les hommes et les femmes n'a pu être établie. Enfin, les femmes sont significativement plus nombreuses que les hommes à ne jamais passer d'appel au volant (59% contre 51%) et à ne jamais surfer sur internet alors qu'elles conduisent (80% contre 73%). Aucune autre distinction n'a pu être attestée statistiquement.

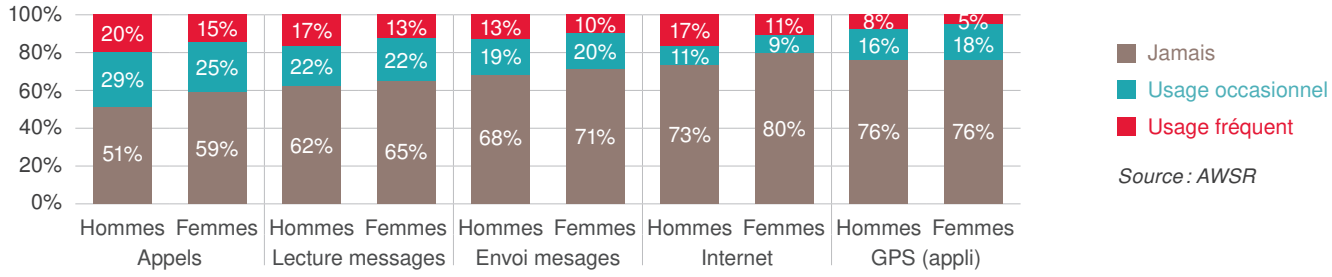


Figure 7 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons selon leur genre et les fonctionnalités des téléphones (n=2 272)

Une analyse de la prévalence des différentes fonctionnalités par tranche d'âge révèle que les jeunes conducteurs (18-34 ans) sont significativement plus nombreux que ceux des autres tranches d'âge à faire usage de leur téléphone au volant et ce, quelle que soit l'activité (conversation, réception ou envoi de messages, appli GPS ou surfer sur internet). Ces comportements et leur fréquence décroissent significativement avec l'âge. A l'opposé, les conducteurs seniors (55 ans et plus) sont significativement plus nombreux que ceux des autres tranches d'âge à ne jamais : avoir de conversation téléphonique, lire ou écrire de message, utiliser une appli GPS ou encore surfer sur internet lorsqu'ils sont au volant (Figure 8).

Nous noterons que les jeunes conducteurs (18-34 ans) se différencient des autres notamment par l'usage fréquent d'internet (25%), la réception et l'envoi fréquents de messages (respectivement 25% et 20%). Pour ce qui est des conversations téléphoniques, 1 conducteur sur 5 (20%) le fait de manière régulière, que ce soit chez les 18-34 ans mais également chez les 35-54 ans.

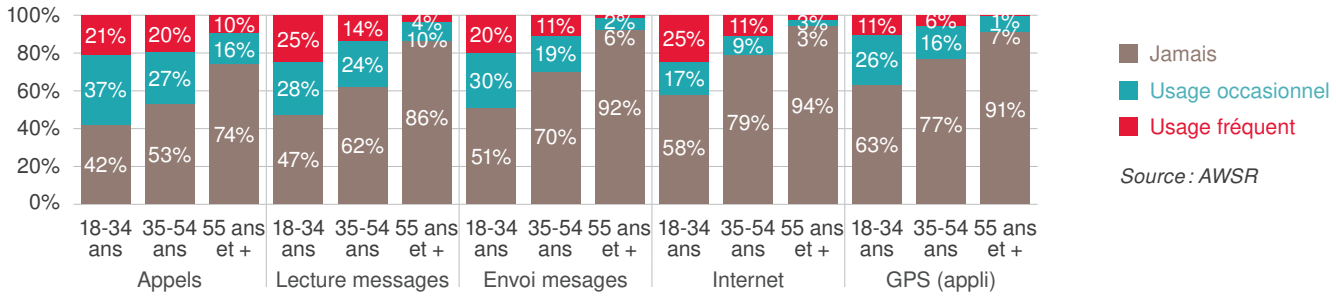


Figure 8 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons selon la tranche d'âge et les fonctionnalités des téléphones (n=2 272)

2. Niveau scolaire et activité professionnelle

La figure 9 montre une corrélation significative entre les niveaux scolaires atteints et l'utilisation du téléphone au volant (jamais et fréquemment). Ainsi, les conducteurs ayant fait des études supérieures sont significativement plus nombreux que les autres à téléphoner fréquemment au volant (33% contre 25-27%). Cependant, aucune différence statistique n'est constatée pour les conducteurs ayant un usage occasionnel du téléphone au volant en fonction de leur niveau d'études.

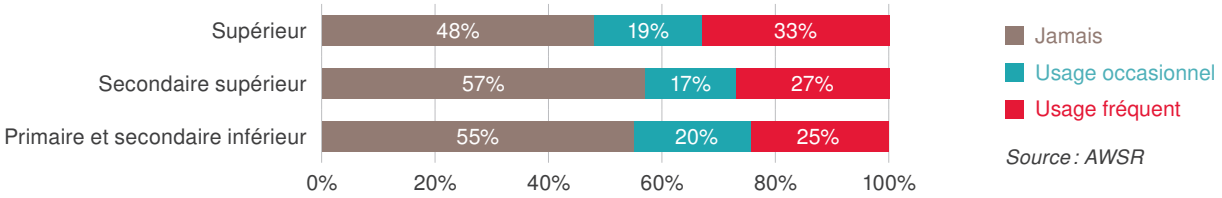
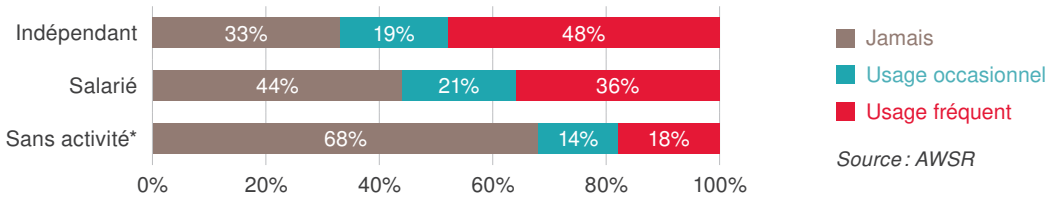


Figure 9 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du niveau scolaire atteint (n=2 272)

Les conducteurs wallons ayant le statut d'indépendant sont significativement plus nombreux que les autres à faire usage du téléphone au volant et ce, que ce soit de manière occasionnelle ou fréquente. Ainsi, ils sont 67% contre 57% chez les salariés et 32% chez ceux sans activité. Les résultats pour les utilisateurs fréquents sont plus alarmants. Ainsi, près de 1 conducteur wallon indépendant sur 2 (48%) utilise fréquemment son téléphone au volant, contre 36% chez les conducteurs salariés et 18% chez ceux sans activité (différences significatives). Les salariés et les indépendants sont significativement plus nombreux à faire un usage occasionnel de leur téléphone au volant que ceux sans activité (respectivement 19% et 21% contre 14%).



* Etudiants, chômeurs, au foyer, en invalidité et (pré)pensionnés

Figure 10 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur activité professionnelle (n=2 272)

3. Kilomètres parcourus annuellement

Plus les conducteurs parcourent de kilomètres annuellement, plus ils utilisent leur téléphone au volant. Très logiquement, la proportion de conducteurs faisant un usage fréquent du téléphone au volant augmente donc avec les kilomètres parcourus. Ainsi, ceux effectuant 30 000 km par an et plus sont 58% à utiliser fréquemment leur téléphone au volant contre 13% pour ceux effectuant moins de 10 000 km annuellement. Cela peut s'expliquer par une plus grande exposition au risque mais également par une probable banalisation du comportement potentiellement dangereux. Ainsi, parmi les gros rouleurs (20 000 km et plus), seul 1 conducteur sur 3 déclare ne jamais téléphoner au volant contre plus de 2 sur 3 pour ceux faisant moins de 10 000 km par an (Figure 11).

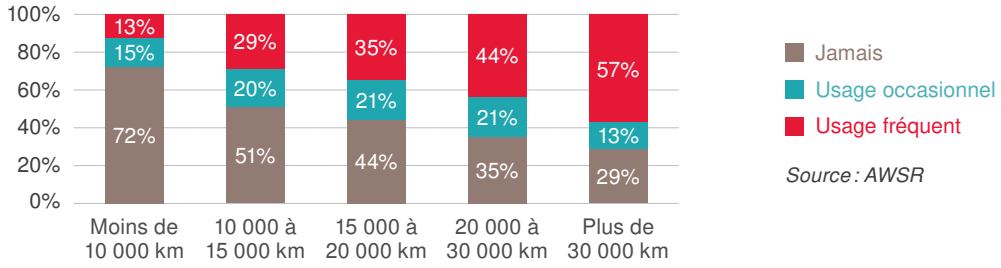


Figure 11 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du nombre de kilomètres parcourus en voiture annuellement (n=2 272)

4. Conducteurs professionnels

Nous appelons « conducteurs professionnels » ceux qui ont déclaré parcourir au moins 15 000 km par an et qui conduisent dans le cadre de leur activité professionnelle fréquemment (à savoir au moins une fois par semaine). Ces conducteurs utilisent significativement plus leur téléphone au volant que les autres conducteurs[11] (68% contre 53%) et tout particulièrement concernant l'usage fréquent avec 53% contre 31% chez les non professionnels (Figure 12).

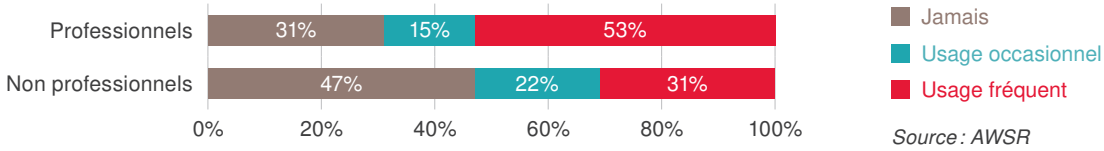


Figure 12 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de l'usage professionnel ou non de leur véhicule (n=1 408)

Nous avons croisé les données d'utilisation du téléphone au volant en fonction de l'activité professionnelle et l'usage professionnel ou non du véhicule. Il s'agit là de vérifier qu'il n'y ait pas un biais de confusion concernant le téléphone au volant entre le statut d'indépendant et l'emploi intensif du véhicule dans un cadre professionnel. Il ressort que l'usage professionnel ou non de son véhicule dans le cadre du travail a un impact prépondérant sur le comportement lié au téléphone au volant par rapport à l'activité professionnelle en tant que telle (salarié ou indépendant) (Figure 13).

Que ce soit chez les non-professionnels ou les professionnels, nous n'observons aucune différence statistique entre les conducteurs salariés et indépendants concernant les différents degrés d'usage du téléphone au volant, excepté pour les professionnels n'adoptant jamais ce comportement où les conducteurs indépendants tendraient à être moins nombreux que les salariés (respectivement 21% contre 32%).

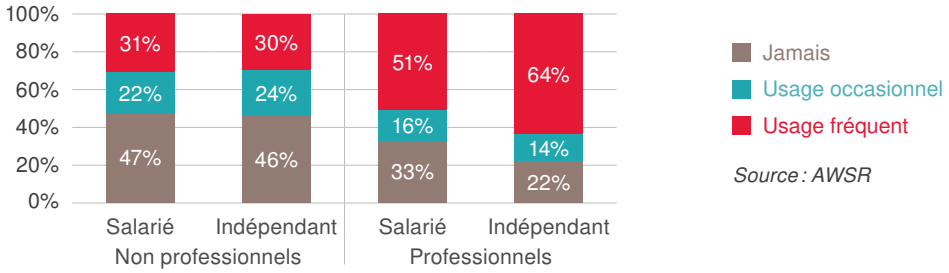


Figure 13 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de l'usage professionnel ou non de leur véhicule et leur activité (salarié/indépendant) (n=1 408)

[11] Les conducteurs non-professionnels ont une activité professionnelle (sont exclus les étudiants, pensionnés et ceux sans activité/chômeurs).

Une analyse de l'usage des différentes fonctionnalités du téléphone au volant révèle de très fortes disparités entre les conducteurs professionnels et les non professionnels que ce soit sur la proportion de conducteurs faisant usage de la fonctionnalité ou encore ceux le faisant fréquemment. Ainsi, pour les appels passés au volant, les conducteurs professionnels sont significativement plus nombreux que les non-professionnels à passer des appels au volant (67% contre 51%) et ceux fréquemment (40% contre 18%). Toutefois, aucune différence statistique entre les deux catégories de conducteur n'est constatée pour les usages occasionnels exceptés pour les appels (Figure 14).

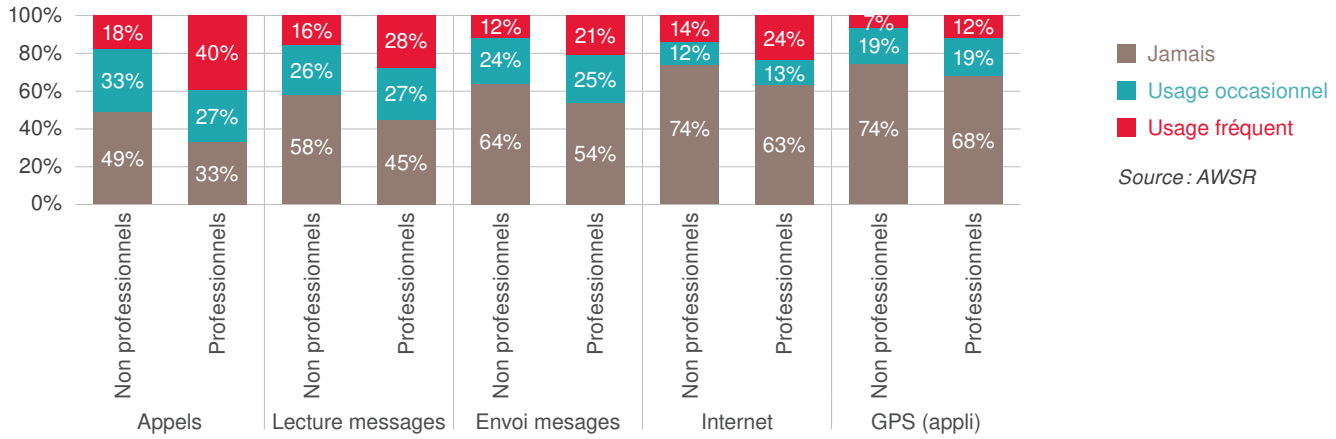


Figure 14 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons selon qu'ils aient un usage professionnel de leur véhicule ou non et les fonctionnalités des téléphones (n=1 408)

5. Type de téléphone (GSM)

Les conducteurs possédant un smartphone sont significativement plus nombreux que ceux utilisant un téléphone basique à utiliser leur téléphone en conduisant et tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'un usage fréquent. Ainsi, plus de 1 conducteur possédant un smartphone sur 2 (52%) déclare utiliser son téléphone au volant contre 1 sur 5 (20%) chez ceux ayant un téléphone basique. Si on se focalise sur l'usage fréquent du téléphone au volant, ils sont 1 sur 3 (33%) à le faire lorsqu'ils disposent d'un smartphone contre seulement 1 sur 20 (5%) pour ceux équipés d'un téléphone basique. En ce qui concerne l'usage occasionnel du téléphone au volant, nous n'observons aucune différence en fonction du type de téléphone (Figure 15).

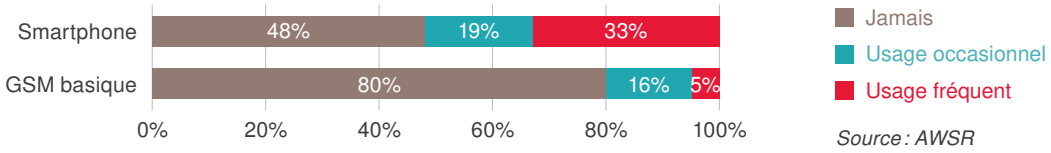


Figure 15 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du type de téléphone (n=2 245)

Par ailleurs, 18% des conducteurs wallons disposent d'un téléphone qui leur sert notamment dans le cadre professionnel. 82% ont donc un téléphone à usage strictement personnel. Les conducteurs ayant un téléphone servant dans leur cadre professionnel sont significativement le plus souvent :

- des hommes (25% contre 11% pour les femmes),
- des jeunes de 18-34 ans (22% contre 20% pour les 35-54 ans et 9% pour les 55 ans et plus),
- des utilisateurs fréquents du téléphone au volant (31% contre 14% pour un usage occasionnel),
- des conducteurs professionnels (53% contre 18% pour les non professionnels).

6. Kit mains-libres

28% des appels au volant sont passés via un kit mains-libres. Nous noterons que les kits mains-libres sont nettement moins utilisés pour la réception (12%) ou l'envoi (9%) des messages.

Les conducteurs utilisant un kit mains-libres ont un comportement significativement différent concernant les appels passés au volant de ceux non équipés (mais utilisant leur téléphone au volant). Ainsi, 1 conducteur équipé d'un kit mains-libres sur 2 (49%) passent fréquemment des appels au volant contre 32% de ceux non équipés (Figure 16).

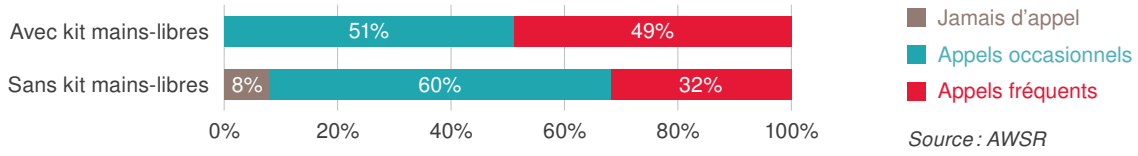


Figure 16 : Prévalence des appels passés au volant par les conducteurs wallons en fonction de l'utilisation ou non d'un kit mains-libres (n=1 083)

Les kits mains-libres pour les appels au volant sont principalement et significativement employés par :

- ceux qui passent fréquemment des appels (38% contre 25% pour ceux téléphonant occasionnellement),
- ceux qui possèdent un téléphone basique (42% contre 28% pour ceux ayant un smartphone),
- des conducteurs professionnels (35% contre 27% pour les non professionnels),
- des hommes (31% contre 25% pour les femmes),
- des seniors de 55 ans et plus (50% contre 32% pour les 35-54 ans et seulement 17% pour les 18-34 ans).

Ce dernier résultat nous a interpelés et nous avons croisé les données de fréquence du comportement en lien avec le téléphone au volant en fonction de l'âge du conducteur et de l'utilisation ou non d'un kit mains-libres pour les appels (Figure 17). Il s'agit là de vérifier qu'il n'y ait pas un biais de confusion concernant le téléphone au volant entre l'âge et l'emploi d'un kit mains-libres. Il ressort qu'avec ou sans kit mains-libres les jeunes sont significativement plus nombreux que les autres à faire usage fréquemment de leur téléphone au volant. La proportion des utilisateurs fréquents décroit régulièrement avec l'âge.

Toutefois, pour une même tranche d'âge en comparant la fréquence du comportement téléphone au volant en fonction de l'utilisation ou non d'un kit mains-libres, seuls les 18-34 ans présentent une différence significative où ceux employant un kit mains-libres sont significativement plus nombreux à fréquemment utiliser leur téléphone au volant par rapport à ceux non équipés (respectivement 83% contre 69%). Aussi de manière globale, l'âge du conducteur a un impact prépondérant sur le comportement lié au téléphone au volant par rapport au fait d'être équipé ou non d'un kit mains-libres.

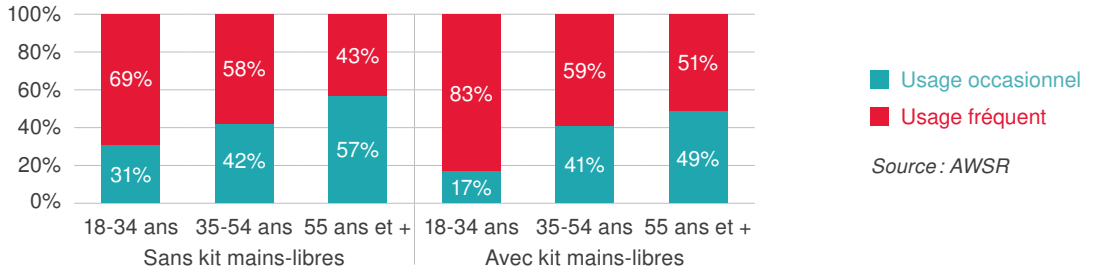


Figure 17 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons selon la tranche d'âge et l'utilisation ou non d'un kit mains-libres pour les appels (n=1 083)

Ces analyses ont permis de définir que **la proportion de conducteurs utilisant leur téléphone au volant** est significativement plus élevée pour :

- les hommes (51% contre 44% pour les femmes),
- les jeunes âgés entre 18 et 34 ans (61% contre 50% pour les 35-54 ans et 27% pour les 55 ans et plus),
- ceux ayant un niveau d'études supérieur (52% contre 43-45% pour les degrés inférieurs),
- ceux ayant un statut professionnel d'indépendant (67% contre 56% pour les salariés et 32% pour ceux sans activité ou pensionnés),
- ceux parcourant plus de 30 000 km/an (71% contre 28% pour ceux effectuant moins de 10 000 km),
- ceux ayant un usage professionnel de leur véhicule (69% contre 53% pour ceux utilisant leur voiture exclusivement dans un cadre privé),
- ceux possédant un smartphone (52%) plutôt qu'un téléphone basique (20%).

Nous avons pu également déterminer que **la proportion de conducteurs utilisant fréquemment leur téléphone au volant** est significativement plus importante pour :

- les hommes (33% contre 26% pour les femmes),
- les jeunes âgés entre 18 et 34 ans (43% contre 29% pour les 35-54 ans et 13% pour les 55 ans et plus),
- ceux ayant un niveau d'études supérieur (33% contre 25-27% pour les degrés inférieurs),
- ceux ayant un statut professionnel d'indépendant (48% contre 38% pour les salariés et 18% pour ceux sans activité ou pensionnés),
- ceux parcourant plus de 30 000 km/an (57% contre 13% pour ceux effectuant moins de 10 000 km),
- ceux ayant un usage professionnel de leur véhicule (53% contre 31% pour ceux utilisant leur voiture exclusivement dans un cadre privé),
- ceux possédant un smartphone (33%) plutôt qu'un téléphone basique (5%),
- ceux équipés d'un kit mains-libres pour passer leurs appels (38% contre 25% chez ceux téléphonant occasionnellement).

B. Quelles sont les raisons invoquées par ceux qui ne téléphonent pas en conduisant ?

Pour les 50% de conducteurs wallons ayant affirmé ne jamais utiliser leur téléphone au volant, nous leur avons demandé quelles étaient les raisons qui motivaient leur choix (plusieurs réponses étaient possibles). 81% de ces conducteurs disent ne pas téléphoner au volant car le risque d'accident est trop important (Tableau 2). La seconde raison citée par les conducteurs est leur capacité à ne pas tenir compte des sollicitations de leur téléphone (55%).

Tableau 2 : Proportion de conducteurs wallons déclarant ne jamais téléphoner au volant en fonction des différentes raisons invoquées et selon leurs caractéristiques sociodémographiques (n=1 162, total en colonne 100%)

Raisons justifiant la non utilisation du téléphone au volant	Proportion
Risque trop important d'accident	**81%**
Etre capable de ne pas tenir compte des sollicitations du téléphone (sonnerie/notification) lors de la conduite	**55%**
Téléphone hors de portée de main (dans un sac, dans le coffre ou autre endroit inaccessible…)	**19%**
Téléphone en mode silencieux	**9%**
Téléphone éteint pour le trajet	**3%**
Utilisation d'une application qui coupe toutes les sonneries et notifications	**1%**

Source : AWSR

Nous noterons que seul 1% des conducteurs déclarent ne pas faire usage de leur téléphone au volant car ils disposent d'une application qui coupe toutes les sonneries et notifications (n=12). Pour ces conducteurs, la moitié dit utiliser la fonction « Ne pas déranger en voiture » de leur iPhone et un quart l'application « Mode conduite », les autres applications mentionnées étant celles d'Argenta, « Freeedrive » et « In traffic reply ».

C. Prévalence selon leur gestion des appels au volant

Nous avons cherché à comprendre comment les conducteurs gèrent leurs appels téléphoniques au volant et quels sont les éléments pouvant inciter ou modérer ce comportement.

1. Comportement avoué

Parmi les conducteurs wallons ayant avoué utiliser leur téléphone au volant, 5% déclarent ne jamais répondre ou passer d'appels au volant (ceux là ont donc un autre usage du téléphone au volant). A l'opposé, 56% répondent et passent des appels. Les 39% restants répondent (30%) ou passent (9%) des appels mais ne font pas les deux. La gestion des appels au volant est significativement liée à la fréquence d'utilisation du téléphone au volant. Ainsi, 76% des conducteurs faisant un usage fréquent du téléphone au volant sont initiateurs d'appels téléphoniques lorsqu'ils conduisent, contre 47% pour ceux avouant un usage occasionnel. Nous n'observons aucune différence statistique chez ceux disant ne jamais répondre, mais à qui il arrive de parfois passer des appels (Tableau 3).

Par ailleurs, les conducteurs faisant un usage occasionnel du téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux adoptant un usage fréquent à déclarer uniquement répondre à des appels sans en être à l'initiative (44% contre 21%).

Tableau 3 : Proportion de conducteurs wallons gérant les appels en voiture en fonction d'usage du téléphone au volant (n=1 083, total en colonne 100%)

Manière de gérer les appels en voiture	Résultat global	Téléphone au volant	
		Usage occasionnel	Usage fréquent
Ne jamais répondre et ne passer aucun appel	5%	9%	3%
Ne jamais répondre mais il peut arriver de passer des appels	9%	7%	10%
Il peut arriver de répondre mais ne jamais passer d'appel	30%	44%	21%
Répondre et passer des appels	56%	40%	66%

Source : AWSR

Les conducteurs ayant un usage fréquent de leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux adoptant ce comportement occasionnellement à avouer répondre et passer des appels au volant. Ils sont 3 sur 4 à e^tre à l'origine de l'appel passé au volant.

Nous constatons des différences significatives entre les conducteurs en fonction de leur manière de gérer les appels en voiture et le fait qu'ils soient équipés ou non d'un kit mains-libres (Tableau 4). Le kit mains-libres inciterait les conducteurs équipés à avoir des conversations téléphoniques au volant : les conducteurs faisant usage d'un kit mains-libres sont significativement plus nombreux à dire répondre et passer des appels au volant avec 71%, contre 54% pour ceux n'en disposant pas.

Tableau 4 : Proportion de conducteurs wallons gérant les appels en voiture en fonction de l'utilisation ou non d'un kit mains-libres (n=1 023, total en colonne 100%)

Manière de gérer les appels en voiture	Sans kit mains-libres	Avec kit mains-libres	Total appel
Ne jamais répondre et ne passer aucun appel	0%	0%	**0%**
Ne jamais répondre mais il peut arriver de passer des appels	11%	6%	**9%**
Il peut arriver de répondre mais ne jamais passer d'appel	35%	23%	**32%**
Répondre et passer des appels	54%	71%	**59%**

Source : AWSR

Ces résultats sont à mettre en parallèle avec ceux issus d'un précédent sondage réalisé par l'AWSR auprès de 1 000 Wallons en juillet 2019 portant sur la manière dont les conducteurs se comportent lorsque leur téléphone émet un signal lumineux ou sonore (appel, notification...) alors qu'ils conduisent. Il ressort que 53% des Wallons déclarent attendre la fin de leur trajet ou de s'arrêter en bord de route pour prendre connaissance du message, 24% disent attendre d'être arrêtés à un feu ou dans des embouteillages (ce qui est interdit) et 19% regardent plus ou moins immédiatement leur téléphone (Tableau 5). Les femmes apparaissent être significativement plus prudentes que les hommes et les jeunes plus impatients que leurs aînés.

Tableau 5 : Proportion de conducteurs wallons consultant leur téléphone lorsqu'il émet un signal sonore ou lumineux en fonction de leur manière de gérer les signaux sonores ou lumineux de leur GSM (n=1 000, total en colonne 100%)

Manière de gérer les signaux sonores ou lumineux du GSM	Global	Hommes	Femmes	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et +
Immédiatement, quelles que soient les conditions de conduite	4,2%	6,4%	2,1%	4,4%	5,4%	2,4%
Vous attendez que les conditions de conduite le permettent pour consulter votre téléphone tout en continuant de rouler	15,2%	19,7%	10,6%	24,3%	14,7%	4,9%
Quand vous êtes arrêté à un feu ou dans un embouteillage	23,7%	22,8%	24,7%	32,8%	25,4%	10,5%
Vous vous arrêtez en bord de route pour consulter votre téléphone	17,0%	14,5%	19,5%	8,8%	14,4%	30,4%
A la fin de votre trajet	36,4%	33,1%	39,7%	29,0%	37,7%	43,4%

Source : AWSR

2. Facteurs ayant une incidence sur l'utilisation du téléphone au volant

Parmi les éléments freinant[12] l'usage du téléphone au volant, 50% des conducteurs téléphonant au volant admettent que la présence de passagers les incite à moins utiliser leur téléphone au volant. De même, 36% des conducteurs reconnaissent que lorsqu'ils sont fatigués, ils sont moins enclins à téléphoner (Tableau 6).

Tableau 6 : Proportion de conducteurs wallons considérant que certains éléments sont des freins à passer des appels téléphoniques au volant (n=969)

Eléments jugés comme des freins à l'utilisation du téléphone au volant	Proportion
Avoir des passagers	**50%**
Etre fatigué(e)	**36%**
Etre en retard à un rendez-vous	**20%**
Etre débordé(e) et vouloir gagner du temps	**18%**
Parcourir une longue distance	**12%**
Etre arrêté(e) à un feu rouge	**10%**
S'ennuyer	**10%**
Si c'est un appel professionnel (entrant/sortant)	**9%**
S'il y a très peu d'autres usagers sur la route (trafic faible)	**9%**
Etre dans un embouteillage	**8%**
Bien connaître le trajet	**8%**
Etre dans une voiture permettant de prendre/passer un appel sans intervention manuelle	**6%**

Source : AWSR

[12] ATTENTION le total ne fait pas 100% car chaque item doit être considéré distinctement.

Parmi les éléments jugés comme étant des incitants[13] concernant l'utilisation du téléphone au volant, 43% des conducteurs téléphonant au volant avouent que le fait d'être dans les embouteillages les pousse à plus utiliser leur téléphone au volant. De même 40% des conducteurs confessent que rouler dans un véhicule équipé d'un dispositif Bluetooth intégré les encourage à plus téléphoner (Tableau 7).

Tableau 7 : Proportion de conducteurs wallons considérant que certains éléments sont des incitants à passer des appels téléphoniques au volant (n=969)

Eléments jugés comme étant des incitants pour l'utilisation du téléphone au volant	Proportion
Etre dans un embouteillage	43%
Etre dans une voiture permettant de prendre/passer un appel sans intervention manuelle	40%
Etre en retard à un rendez-vous	31%
Si c'est un appel professionnel (entrant/sortant)	29%
Etre débordé(e) et vouloir gagner du temps	25%
Parcourir une longue distance	25%
Bien connaître le trajet	22%
Etre arrêté(e) à un feu rouge	21%
S'ennuyer	21%
S'il y a très peu d'autres usagers sur la route (trafic faible)	19%
Etre fatigué(e)	6%
Avoir des passagers	4%

Source : AWSR

D'autres paramètres favorisent l'usage pour certaines personnes mais le freinent pour d'autres. Le fait d'être en retard à un rendez-vous, par exemple, incitent 31% des conducteurs à utiliser leur téléphone mais en freine 20% qui préfèrent vraisemblablement se concentrer sur la route.

Ces résultats mettent en lumière le rôle majeur que peuvent jouer certaines personnes en influençant directement le comportement des conducteurs. Il s'agit, d'une part, des passagers qui ne doivent pas hésiter à exprimer leur désaccord si le conducteur venait à utiliser son téléphone au volant et des correspondants, d'autre part. En effet, ces derniers peuvent, dès qu'ils comprennent que leur interlocuteur est au volant, mettre fin à la conversation téléphonique et la reporter à un moment plus propice. En ce sens, tout le monde a un rôle à jouer.

3. Pression à répondre aux appels en conduisant

36% des conducteurs avouant téléphoner au volant déclarent ressentir une pression (d'un point de vue général) à répondre alors qu'ils conduisent. Néanmoins, nous n'observons aucune différence statistique de la fréquence du téléphone au volant associée à cette pression.

Nous avons affiné les résultats en demandant à ces conducteurs de préciser si, pour chacune des personnes proposées (cf items Tableau 8[13]), elle les incitait à décrocher en cas d'appel. Ainsi, chez les conducteurs ressentant une pression à décrocher lorsqu'ils sont au volant, ils affirment qu'elle vient :

- de leurs proches (conjoint/famille/amis) pour 2 conducteurs sur 3 (66%),
- d'eux-mêmes pour 3 conducteurs sur 5 (58%),
- de leur milieu professionnel pour 1 conducteur sur 2 (50%).

Parmi ceux ayant déclaré subir une pression, nous avons cherché à comprendre l'origine de celle-ci (cadre professionnel, proches ou soi-même) et son impact sur le téléphone au volant. Les conducteurs ayant un usage fréquent du téléphone au volant sont près de 69% à ressentir une pression pour décrocher provenant de leurs proches, 60% d'eux-mêmes et 59% de leur environnement professionnel. La seule différence significative de pression ressentie entre les utilisateurs fréquents et occasionnels du téléphone au volant est celle dont l'origine est le milieu professionnel, avec 59% pour les usages fréquents contre 36% pour ceux le faisant occasionnellement.

[13] ATTENTION le total ne fait pas 100% car chaque item doit être considéré distinctement.

Tableau 8 : Proportion de conducteurs wallons ressentant une pression à décrocher lorsqu'ils sont au volant en fonction de la personne à l'origine de celle-ci (n=345)

Personne à l'origine de la pression à répondre	Résultat global	Usage du GSM au volant	
		occasionnel	fréquent
Proches (famille, amis)	**66%**	61%	69%
Soi-même	**58%**	55%	60%
Milieu professionnel (employeur, collègues, clients)	**50%**	36%	59%

Source : AWSR

Ces résultats sont à mettre en parallèle avec ceux issus d'un précédent sondage réalisé par l'AWSR auprès de 1 000 Wallons en août 2017 portant sur la norme sociale injonctive[14] concernant le fait de répondre au volant s'ils conduisent. Il ressort que 3 Wallons sur 5 (59%) n'attendent pas de leurs amis qu'ils décrochent s'ils sont au volant et seuls 11% attendent de leurs amis qu'ils décrochent même s'ils conduisent. 21% des Wallons pensent que cela dépend de la raison de leur appel. Les hommes et les jeunes conducteurs attendent plus que leurs amis répondent à leur appel que les autres mais, pour tous, au moins 50% ne souhaitent pas que leurs amis décrochent lorsqu'ils appellent si ces derniers sont au volant.

Une analyse spécifique sur les conducteurs professionnels révèle qu'il n'y a pas de différence statistique avec les autres conducteurs à ressentir une pression (d'un point de vue général) à répondre alors qu'ils conduisent. Toutefois, lorsque nous étudions l'origine de cette pression (3 origines analysées distinctement), nous constatons que :

- les conducteurs professionnels sont significativement plus nombreux que les non professionnels à ressentir une pression de leur milieu professionnel (employeur, clients, collègues) avec 72% contre 54%,
- les conducteurs professionnels sont significativement moins nombreux que les non professionnels à ressentir une pression de leurs proches (famille, amis) avec 53% contre 67%,
- aucune différence statistique n'a pu être établie entre les conducteurs professionnels et non professionnels en ce qui concerne la pression qu'ils se font à eux-mêmes (55%).

4. Durée moyenne des appels passés au volant

Appels de nature privée

Près de 4 conversations téléphoniques privées au volant sur 5 (78%) durent en moyenne moins de 5 minutes et 1 sur 4 (24%) moins d'1 minute. Une analyse complémentaire va nous permettre d'affiner ces résultats (Tableau 9). La fréquence d'utilisation du téléphone au volant est significativement liée avec la durée des appels, excepté pour ceux dont la durée moyenne est comprise entre 1 et 5 minutes. Ainsi, les conducteurs faisant un usage occasionnel du téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant fréquemment à avoir des conversations très courtes (moins d'une minute) au volant (36% contre 17%). A l'inverse, les conducteurs utilisant fréquemment leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que les utilisateurs occasionnels à avoir des conversations téléphoniques de 6 minutes et plus (29% contre 9%).

Tableau 9 : Proportion de conducteurs wallons en fonction de la durée moyenne des appels privés passés au volant selon leur usage du téléphone au volant (n=969, total en colonne 100%)

Durée moyenne appels privés	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Moins de 1 min	**24%**	36%	17%
1 à 5 min	**54%**	55%	54%
6-30 min	**17%**	6%	23%
Plus de 30 min	**5%**	3%	6%

Source : AWSR

[14] La norme injonctive correspond à ce que la personne croit que les autres attendent d'elle lorsqu'elle est au volant.

Appels de nature professionnelle

Près de 4 conversations téléphoniques professionnelles au volant sur 5 (84%) durent en moyenne moins de 5 minutes et 1 sur 2 (53%) moins d'1 minute. Une analyse complémentaire va nous permettre d'approfondir la compréhension de ces résultats (Tableau 10). La fréquence d'utilisation du téléphone au volant est significativement liée avec la durée des appels. Les conducteurs faisant un usage occasionnel du téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant fréquemment à avoir des conversations professionnelles très courtes (moins d'une minute) au volant (68% contre 44%). A l'inverse, les conducteurs utilisant fréquemment leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que les utilisateurs occasionnels à avoir des conversations téléphoniques professionnelles d'une durée supérieure à 1 minute (56% contre 32%). Cette tendance est observée pour les 3 catégories de durée de conversation.

Tableau 10 : Proportion de conducteurs wallons en fonction de la durée moyenne des appels professionnels passés au volant selon leur usage du téléphone au volant (n=855, total en colonne 100%)

Durée moyenne appels professionnels	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Moins de 1 min	**53%**	68%	44%
1 à 5 min	**32%**	26%	35%
6-30 min	**12%**	5%	15%
Plus de 30 min	**4%**	1%	6%

Source : AWSR

D. Prévalence selon les éléments de la théorie du comportement planifié

1. Norme sociale perçue

Comme l'enseigne la théorie du comportement planifié, un individu est influencé par sa représentation de ce qu'est la norme sociale. La norme sociale perçue définit les comportements et attitudes considérés par un individu comme conformes aux attentes du groupe auquel il se sent appartenir.
Il est essentiel de distinguer la norme sociale telle qu'elle est effectivement de la norme sociale telle qu'elle est perçue par les usagers. Parfois, un individu peut avoir une perception tronquée de la norme sociale, comme par exemple penser que la majorité des gens téléphonent au volant, alors que ce n'est pas le cas. C'est (notamment) sur cette norme sociale (effective ou perçue) qu'il s'agira d'agir si l'on se rend compte qu'elle est défavorable à la sécurité routière.

Nous distinguons deux types de normes :

- la norme sociale descriptive qui correspond à ce que les conducteurs font de manière générale et définit un cadre de référence collectif,
- la norme sociale injonctive qui permet de définir les comportements qui sont acceptables ou répréhensibles dans une situation donnée (ex : l'importance que l'on accorde au jugement des proches ou l'acceptabilité d'un comportement s'il est adopté par un tiers).

Norme sociale descriptive

3 conducteurs sur 5 estiment que la plupart des conducteurs autour d'eux manipulent leur téléphone au volant (Tableau 11).

Tableau 11 : Proportion de conducteurs en fonction de la norme sociale descriptive concernant l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
La plupart des conducteurs autour de vous manipulent leur téléphone en conduisant	9%	30%	48%	13%

Source : AWSR

La norme sociale descriptive conditionne significativement l'usage du téléphone au volant et sa fréquence. Ainsi d'après la figure 18, plus le conducteur constate que le téléphone au volant est un comportement répandu dans la population (norme sociale descriptive favorable au téléphone au volant), plus ce dernier reconnaît adopter ce comportement fréquemment (35% d'usage fréquent du téléphone au volant chez ceux considérant ce comportement commun parmi les conducteurs, contre 21% pour ceux ayant une norme sociale descriptive défavorable). Aucune différence statistique n'existe entre les utilisateurs occasionnels du téléphone au volant en fonction de la norme sociale descriptive.

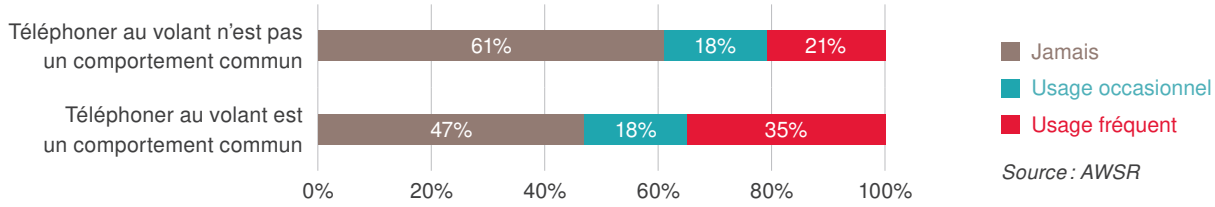


Figure 18 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de norme sociale descriptive liée au téléphone au volant (n=2 272)

Norme sociale injonctive : jugement des proches

Seuls 25% des conducteurs sont conscients que cela dérange leurs amis qu'ils manipulent leur téléphone en conduisant contre 75% qui pensent le contraire dont 41% qui en sont convaincus (Tableau 12).

Tableau 12 : Proportion de conducteurs en fonction de la norme sociale injonctive concernant l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Cela ne dérange pas vos ami(e)s que vous manipuliez votre téléphone en conduisant	41%	34%	20%	5%

Source : AWSR

La norme sociale injonctive (en l'occurrence le jugement des proches) impacte significativement l'usage du téléphone au volant et sa fréquence. Ainsi, d'après la figure 19, plus le conducteur est conscient de la désapprobation de ce comportement par ses proches, moins il reconnaît adopter ce comportement fréquemment (25% d'usage fréquent du téléphone au volant chez ceux qui ressentent une désapprobation de leurs proches, contre 42% pour ceux qui ne la ressentent pas. Aucune différence statistique n'existe entre les utilisateurs occasionnels du téléphone au volant en fonction de la norme sociale injonctive.

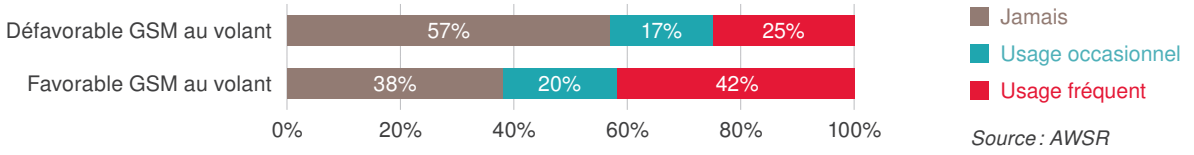


Figure 19 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de la désapprobation de ce comportement ressentie de la part des proches (n=2 272)

Norme sociale injonctive : acceptabilité comportementale pour un tiers

Les conducteurs ont été interrogés sur deux items distincts en lien avec leur acceptabilité du téléphone au volant lorsque ce comportement est adopté par un tiers (Tableau 13). Il ressort que :

- plus de 8 conducteurs sur 10 ne supportent pas les autres conducteurs manipulant leur GSM au volant et pour 1 sur 2 c'est un rejet total,
- plus de 8 conducteurs sur 10 considèrent que ceux qui manipulent leur téléphone au volant ralentissent le trafic et 1 sur 3 en est convaincu.

Tableau 13 : Proportion de conducteurs en fonction de différents items en lien avec l'acceptabilité comportementale pour un tiers concernant l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Vous ne supportez pas les conducteurs qui manipulent leur téléphone en conduisant	3%	13%	35%	50%
Les conducteurs qui manipulent leur téléphone en conduisant ralentissent le trafic	3%	15%	51%	31%

Source : AWSR

Nous avons conçu, à partir des deux items présentés ci-dessus, un indicateur « acceptabilité sociale »[15]. Celui-ci comprend 3 niveaux de perception des risques (défavorable au téléphone au volant, neutre, favorable) correspondant à la somme des scores alloués à chacun des deux items. Il ressort que près 3 conducteurs wallons sur 4 (74%) n'approuvent pas le téléphone au volant chez les autres. 1 sur 5 (18%) ont un avis neutre et seul 8% y sont favorables.

L'acceptabilité sociale conditionne significativement l'usage du téléphone au volant et sa fréquence. Ainsi, d'après la figure 20, plus le conducteur accepte socialement le téléphone au volant, plus ce dernier reconnaît adopter ce comportement fréquemment (52% d'usage fréquent du téléphone au volant chez ceux y étant favorables contre 45% pour ceux ayant un avis neutre et 24% pour ceux y étant défavorable). Le constat est similaire en ce qui concerne l'usage occasionnel du téléphone au volant où les conducteurs acceptant ce comportement chez un tiers sont significativement plus nombreux à l'adopter eux-mêmes (28% contre 20% pour ceux ayant un avis neutre et 16% chez ceux y étant défavorable).

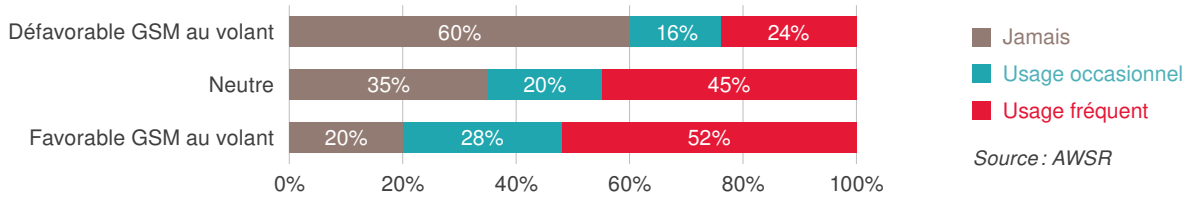


Figure 20 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de l'acceptabilité sociale du téléphone au volant (n=2 272)

3 conducteurs wallons sur 4 sont en défaveur du téléphone au volant (norme sociale injonctive et acceptabilité sociale). Toutefois, 3 conducteurs sur 5 estiment que la plupart des conducteurs autour d'eux manipulent leur téléphone au volant (norme sociale descriptive).

Les analyses ont permis de montrer que les différentes normes sociales sont significativement liées à l'usage du téléphone au volant et tout particulièrement lorsque celui-ci est fréquent.

3 conducteurs sur 5 ayant une norme sociale (qu'elle soit descriptive ou injonctive) défavorable au téléphone au volant n'adoptent pas ce comportement.

Enfin, 80% de ceux jugeant ce comportement acceptable pour une tierce personne, 62% de ceux ayant une norme injonctive favorable et 53% de ceux considérant ce comportement comme répandu reconnaissent faire usage de leur téléphone au volant (occasionnellement ou fréquemment).

2. Attitudes cognitives : risque d'accidents

Les conducteurs ont été interrogés sur cinq items distincts en lien avec leur perception du risque d'accident lié à l'usage du téléphone au volant (Tableau 14). Il ressort que :

- 9 conducteurs sur 10 considèrent que les conducteurs manipulant leur téléphone au volant sont moins attentifs aux autres usagers,
- 9 conducteurs sur 10 jugent que les piétons qui traversent en regardant leur téléphone sont inconscients du danger,
- 9 conducteurs sur 10 estiment que les automobilistes qui téléphonent avec leur téléphone en main en conduisant sont des dangers publics,
- 4 conducteurs sur 10 pensent que manipuler son téléphone au feu rouge est sans conséquence.

[15] Le test alpha de Cronbach pour cet indicateur obtient une valeur de 0,64.

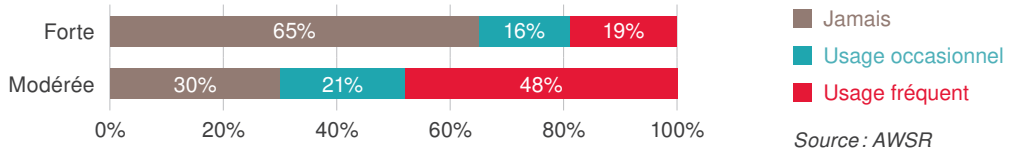
Tableau 14 : Proportion de conducteurs en fonction de différents items en lien avec la perception du risque d'accident concernant l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Les conducteurs qui manipulent leur téléphone au volant font moins attention aux autres usagers	2%	5%	31%	61%
Les piétons qui traversent en regardant leur téléphone sont inconscients du danger	2%	5%	36%	56%
Les automobilistes qui téléphonent avec leur téléphone en main en conduisant sont des dangers publics	2%	9%	31%	58%
Manipuler son téléphone au feu rouge est sans conséquence	22%	39%	34%	6%
Téléphoner en conduisant permet d'éviter les accidents dus à la fatigue	54%	28%	14%	4%

Source : AWSR

A partir des 5 items présentés ci-dessus, nous avons créé un indicateur « perception des risques d'accidents »[16]. Celui-ci comprend 3 niveaux de perception des risques (faible, modérée, forte) correspondant à la somme des scores alloués à chacun des 5 items. Il ressort que près de 2 conducteurs wallons sur 3 (64%) ont une forte perception des risques d'accidents en lien avec l'usage du téléphone au volant, 1 sur 3 (35%) a un avis neutre et seul 0,3% a une faible perception des risques. Nous attirons l'attention du lecteur sur le très faible effectif de conducteurs ayant une faible perception, ne permettant pas de tirer des conclusions pour ce groupe spécifique. Aussi, la suite de l'analyse les exclut.

La perception des risques d'accidents est significativement liée à l'usage du téléphone au volant et à sa fréquence (Figure 21). Ainsi, les conducteurs ayant une forte perception des risques seront moins enclins à adopter le comportement jugé dangereux. 65% des conducteurs ayant une forte perception des risques déclarent ne jamais téléphoner au volant, contre 30% pour ceux ayant un avis modéré. A l'inverse, les conducteurs ayant une perception du risque modérée sont significativement plus nombreux que ceux ayant une forte perception à fréquemment utiliser leur téléphone au volant (48% contre 19%).



Source : AWSR

Figure 21 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur perception du risque d'accident associée au téléphone au volant (n=2 265)

64% des conducteurs wallons ont une forte perception des risques d'accidents en lien avec le téléphone au volant. Les analyses ont permis de montrer que cette perception des risques est significativement liée à l'usage du téléphone au volant. 65% de ceux ayant une forte perception des risques d'accidents déclarent ne jamais téléphoner au volant, contre 30% chez ceux ayant une perception modérée à faible. Toutefois, une forte perception des risques n'exclut pas le fait d'utiliser son téléphone au volant.

[16] Le test alpha de Cronbach pour cet indicateur obtient une valeur de 0,69.

3. Attitudes cognitives : évaluation des conséquences et incidents vécus

Cette partie ne concerne que les conducteurs ayant rapporté faire usage au moins occasionnellement de leur téléphone au volant.

Evaluation des conséquences

Les conducteurs (faisant usage du téléphone au volant) ont dû évaluer le risque perçu d'être confronté à quatre situations en lien avec l'altération des capacités de conduite lors de l'écriture d'un message (Tableau 15). Il ressort que :

- 7 conducteurs sur 10 estiment que le risque de ne pas détecter un obstacle lorsqu'ils écrivent un message en conduisant est élevé,
- 7 conducteurs sur 10 croient que le risque de dévier de sa trajectoire lorsqu'ils écrivent un message en conduisant est important,
- 6 conducteurs sur 10 jugent que le risque de ne pas détecter un piéton qui traverse lorsqu'ils écrivent un message en conduisant est fort,
- 1 conducteur sur 2 considère que le risque d'avoir un accident lorsqu'il écrit un message en conduisant est élevé.

Les conducteurs sont donc, globalement, conscients des risques qu'ils prennent quand ils écrivent un message.

Tableau 15 : Proportion de conducteurs (faisant usage du téléphone au volant) en fonction de différents items en lien avec le risque perçu d'altération des capacités de conduite lors de l'écriture, au volant, d'un message sur son téléphone (n=1 083)

	Faible	Modéré	Fort
Vous ne détectiez pas un obstacle sur la chaussée	8%	27%	65%
Vous déviez de votre trajectoire	9%	27%	65%
Vous ne détectiez pas un piéton qui veut traverser	9%	28%	63%
Vous ayez un accident	10%	36%	54%
Altération des capacités de conduite (indicateur global)	9%	25%	66%

Source : AWSR

Nous avons élaboré, à partir des 4 items présentés ci-dessus, un indicateur « altération des capacités de conduite »[17]. Celui-ci comprend 3 niveaux de risque perçu d'altération des capacités (faible, modéré, fort) correspondant à la somme des scores alloués à chacun des 4 items. Globalement, près de 7 conducteurs wallons sur 10 (66%) ont un risque perçu d'altération élevé de leurs capacités de conduite à cause du téléphone au volant, 1 sur 4 (25%) a un avis modéré et 1 sur 10 (9%) faible.

Le risque perçu d'altération des capacités de conduite à cause du téléphone au volant impacte significativement la fréquence d'utilisation du téléphone au volant (Figure 22). Ainsi, plus les conducteurs ont un risque perçu d'altération des capacités de conduite important (en défaveur du téléphone au volant), moins ils sont significativement nombreux à adopter un usage fréquent de celui-ci, passant de 58% de manipulation fréquente lorsque le risque perçu est fort à 69% chez ceux ayant une opinion neutre, pour atteindre 71% chez ceux n'identifiant qu'un faible niveau de risque (favorable au téléphone au volant).

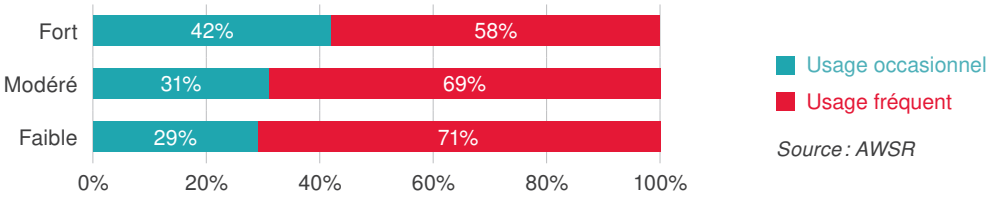


Figure 22 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du risque perçu d'altération de leurs capacités de conduite à cause du téléphone au volant (n=1 083)

66% des conducteurs wallons (faisant usage du téléphone au volant) ont un risque perçu d'altération de leurs capacités de conduite à cause du téléphone au volant élevé et 9% y voient un risque faible.

Les analyses ont permis de montrer que le risque perçu d'altération des capacités impacte significativement la fréquence d'utilisation du téléphone au volant. Nous noterons que parmi ceux ayant un fort risque perçu d'altération des capacités, 58% ont un usage fréquent du téléphone au volant, contre 71% chez ceux n'ayant qu'une faible perception des risques.

[17] Le test alpha de Cronbach pour cet indicateur obtient une valeur de 0,95.

Incidents vécus

Près d'1 conducteur wallon sur 4 (23%) ayant reconnu utiliser son téléphone au volant a avoué s'être déjà fait au moins une frayeur (accident ou accident évité de justesse) à cause de ce comportement au cours des 12 derniers mois (20% une seule frayeur et 3% plusieurs). Il existe une corrélation significative entre la survenue d'incidents à cause du téléphone et leur fréquence d'utilisation au volant. Ainsi, plus un conducteur manipule fréquemment son téléphone au volant, plus il est exposé au risque d'être confronté à un incident. Parmi les conducteurs ayant déjà vécu au moins un incident à cause du téléphone au volant, 78% sont des utilisateurs fréquents (89% lorsqu'ils ont eu plusieurs mauvaises expériences), contre 57% chez ceux n'ayant jamais vécu d'incident (Figure 23).

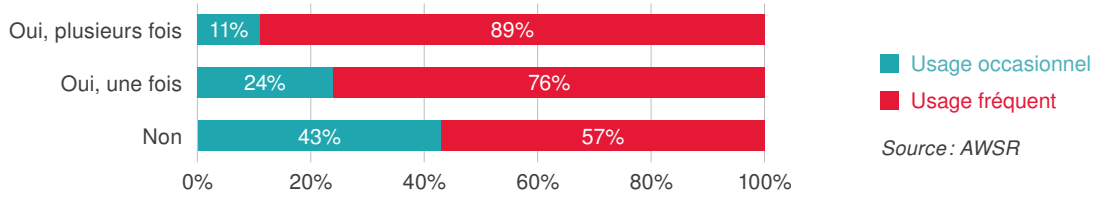


Figure 23 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du nombre d'incident vécu à cause du téléphone au volant (n=1 083)

Les conducteurs utilisant fréquemment leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant occasionnellement à avoir expérimenté au moins un incident à cause du téléphone au volant (29% contre 14%).

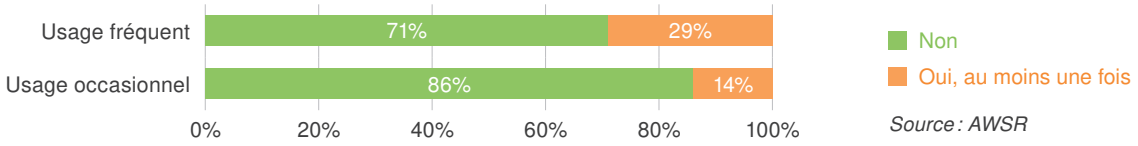


Figure 24 : Fréquence de conducteurs ayant vécu au moins un incident à cause du téléphone au volant en fonction de la fréquence d'utilisation du téléphone au volant (n=1 083)

Les conducteurs utilisant un kit mains-libres au volant sont significativement moins nombreux que ceux non équipés à avoir expérimenté au moins un incident à cause du téléphone au volant (14% contre 27%).

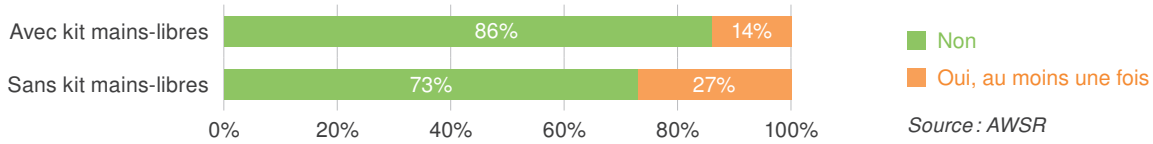


Figure 25 : Fréquence de conducteurs ayant vécu au moins un incident à cause du téléphone au volant en fonction de leur utilisation ou non d'un kit mains-libres au volant (n=1 083)

Parmi ceux ayant déclaré s'être fait au moins une frayeur au volant suite à l'utilisation de leur téléphone, 34% expliquent que c'était en manipulant leur téléphone ou en écrivant un message, 17% que c'était en regardant l'écran du téléphone, 14% qu'ils étaient en conversation et tenaient leur téléphone en main et 10% en conversation équipés d'un kit mains-libres (Tableau 16).

Peu de différences statistiques au niveau des raisons invoquées pour expliquer l'incident signalé ont pu être observées en fonction de l'usage du téléphone au volant. Les conducteurs utilisant occasionnellement leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant fréquemment à avoir eu une frayeur alors qu'ils avaient une conversation en tenant le téléphone à la main (23% contre 11%). A l'inverse, les conducteurs avouant fréquemment utiliser leur téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant de manière occasionnelle à avoir eu un accident ou incident alors qu'ils étaient en conversation équipés d'un kit mains-libres (12% contre 4%), car leur téléphone est tombé (7% contre 2%) ou encore parce qu'ils prenaient une photo ou une vidéo (4% contre 0%). Aucune autre différence statistique n'a pu être établie.

Tableau 16 : Proportion des raisons fournies par les conducteurs expliquant la frayeur (accident ou accident évité de justesse) vécue à cause du téléphone au volant en fonction de leur usage du téléphone au volant (n=253, total en colonne 100%)

Frayeur (accident ou accident évité de justesse) à cause du téléphone au volant	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Ecrire sur le téléphone ou le manipuler	**34%**	27%	36%
Regarder l'écran du téléphone (lecture message, regarder photo…)	**17%**	25%	14%
Etre en conversation, le téléphone tenu à la main	**14%**	23%	11%
Etre en conversation, le téléphone en mains-libres	**10%**	4%	12%
Utiliser les commandes vocales de votre téléphone ou de votre kit mains-libres	**8%**	7%	8%
Téléphone est tombé	**6%**	2%	7%
Prendre le téléphone (sac, vide poche…)	**5%**	7%	5%
Prendre une photo ou une vidéo	**3%**	0%	4%
Surfer sur Internet	**2%**	3%	1%
Autre	**2%**	2%	3%

Source : AWSR

Pour 68% des conducteurs ayant déclaré s'être fait au moins une frayeur à cause du téléphone au volant au cours des 12 derniers mois, aucune conséquence n'est à déplorer, 30% ont signalé avoir évité un accident de justesse et 3% ont eu un accident (Tableau 17). L'analyse n'a pas permis d'obtenir de différence statistique en fonction de la fréquence d'utilisation du téléphone au volant.

Tableau 17 : Proportion de conducteurs ayant eu une frayeur (accident ou accident évité de justesse) vécue à cause du téléphone au volant en fonction des conséquences réelles et de leur usage du téléphone au volant (n=253, total en colonne 100%)

Conséquences suite à la frayeur En lien avec le téléphone au volant	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Aucune conséquence	**68%**	68%	67%
Accident évité de justesse	**30%**	30%	29%
Accident	**3%**	2%	3%

Source : AWSR

4. Contrôle comportemental perçu : addiction au téléphone

Pour 82% des conducteurs wallons, avoir un téléphone est indispensable dans leur quotidien et pour plus de la moitié (54%), la première chose qu'ils font le matin est de regarder leur téléphone. Nous noterons que 40% reconnaissent avoir peur de rater une information importante s'ils ne vérifient pas régulièrement leur téléphone ou interrompre toute activité si celui-ci sonne (38%). Enfin, 27% des conducteurs wallons admettent qu'il leur est difficile de ne pas utiliser leur téléphone quand c'est impossible ou interdit (Tableau 18).

Tableau 18 : Proportion de conducteurs wallons en fonction de différents items en lien avec la place du téléphone dans leur quotidien (n=2 245)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Avoir un téléphone vous est indispensable dans la vie de tous les jours	4%	14%	43%	39%
La première chose que vous faites le matin est de vérifier vos messages et/ou notifications sur votre téléphone	20%	26%	35%	19%
Vous avez peur de louper quelque chose d'important si vous ne vérifiez pas votre téléphone régulièrement	26%	34%	30%	10%
Vous interrompez toute activité lorsqu'on vous contacte sur votre téléphone	20%	42%	32%	6%
Vous trouvez difficile de ne pas utiliser votre téléphone quand c'est impossible ou interdit (absence de réseau, avion…)	38%	34%	21%	6%

Source : AWSR

Ces résultats sont à mettre en parallèle avec ceux issus d'un sondage réalisé par l'AWSR en juillet 2019 auprès de 1 000 Wallons dont 53% utilisent leur GSM au volant. Il ressort qu'ils vérifient leur téléphone en conduisant car pour 41% d'entre eux il s'agit d'un réflexe, 30% ont peur de manquer une information importante, 26% ont peur de ne pas se montrer immédiatement disponibles pour leurs proches, 17% ont peur de ne pas se montrer immédiatement disponible dans le cadre de leur travail (employeur, collègues, clients…) et 7% pour une autre raison.

L'usage du téléphone au volant peut trouver une explication dans le besoin d'être en permanence disponible et connecté. Le phénomène d'hyper-connectivité qui, dans certains cas, peut s'apparenter à une forme d'addiction, voire une nomophobie (peur excessive d'être séparé de son téléphone), s'est très fortement accru avec l'essor des smartphones. Nous avons donc tenté de quantifier cette problématique chez les conducteurs wallons à partir des 5 items présentés ci-dessus en créant un indicateur « addiction au téléphone »[18]. Celui-ci comprend 3 niveaux d'addiction (faible, modérée, forte) correspondant à la somme des scores alloués à chacun des cinq items. Il ressort que près de 2 conducteurs wallons sur 3 (69%) ont une forme d'addiction au téléphone (modérée ou forte) et près de 1 conducteur sur 6 (16%) présente une forte addiction au téléphone.

La figure 26 montre une corrélation significative entre la fréquence d'utilisation du téléphone au volant (jamais ou fréquemment) et le niveau d'addiction au téléphone. Ainsi, plus l'addiction au téléphone est importante, plus l'usage de celui-ci au volant est fréquent. 50% des conducteurs accros au téléphone l'utilisent fréquemment au volant, contre seulement 18% chez ceux présentant une addiction faible. A l'opposé, 63% des conducteurs ayant une faible addiction au téléphone n'en font jamais usage au volant, contre 50% pour ceux ayant une addiction modérée et seulement 35% chez ceux accros au téléphone. Nous noterons qu'aucune différence statistique n'est constatée entre les différents degrés d'addiction pour la proportion de conducteurs manipulant occasionnellement leur téléphone au volant.

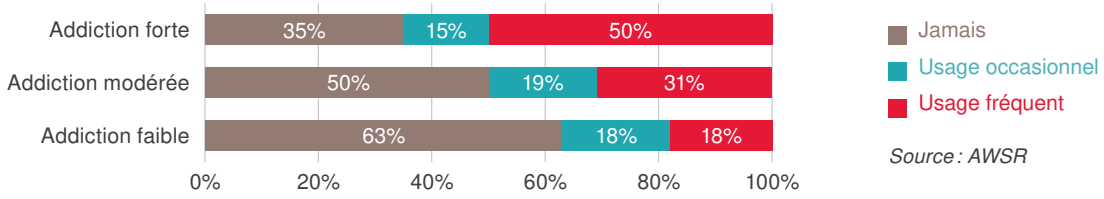


Figure 26 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction du niveau d'addiction au téléphone (n=2 245))

[18] Le test alpha de Cronbach pour cet indicateur obtient une valeur de 0,79.

5. Contrôle comportemental perçu : auto-efficacité

Le comportement d'un individu peut être conditionné par le contrôle qu'il croit avoir sur ses actes. Selon la théorie du comportement planifié, les croyances d'un individu sur ses capacités à maîtriser une situation peuvent avoir une influence sur son choix d'adopter ou non un comportement et sur les stratégies qu'il va mettre ou non en place pour que cela se passe dans les meilleures conditions. Par contrôle comportemental perçu, on se réfère aux moyens dont dispose l'individu, à ses propres capacités, à ses croyances à obtenir un résultat satisfaisant. Ces croyances peuvent parfois se révéler être des illusions de contrôle. C'est (notamment) sur l'auto-efficacité (effective ou perçue) qu'il faudra agir si l'on réalise qu'il est défavorable à la sécurité routière.

Les conducteurs (faisant usage du téléphone au volant) ont été interrogés sur huit items distincts en lien avec l'auto-efficacité perçue (Tableau 19). Il ressort que :

- 6 conducteurs sur 10 jugent facile d'avoir une conversation téléphonique en conduisant,
- 4 conducteurs sur 10 avouent ne pas pouvoir résister à l'envie de vérifier leur téléphone s'il émet un avertissement alors qu'ils conduisent,
- 3 conducteurs sur 10 déclarent décrocher systématiquement leur téléphone s'il sonne, quelles que soient les conditions de circulation,
- 3 conducteurs sur 10 trouvent facile de lire sur un écran tout en conduisant,
- 1 conducteur sur 4 considère que c'est facile de manipuler et consulter les menus d'un téléphone tout en conduisant.

Tableau 19 : Proportion de conducteurs en fonction de différents items en lien avec l'auto-efficacité perçue concernant l'usage du téléphone au volant (n=1 083)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
C'est facile pour vous d'avoir une conversation téléphonique tout en conduisant	14%	24%	47%	15%
Si votre téléphone émet un avertissement sonore ou umineux, vous ne pouvez vous empêcher de vérifier de quoi il s'agit même si vous êtes en train de conduire	30%	29%	34%	7%
Lorsque votre téléphone sonne et que vous êtes au volant, vous répondez quelles que soient les conditions de circulation	33%	35%	24%	7%
C'est facile pour vous de lire sur un écran tout en conduisant	38%	33%	25%	4%
C'est facile pour vous de manipuler et consulter les menus d'un téléphone tout en conduisant	44%	32%	20%	3%
Lorsque vous recevez un SMS et que vous êtes au volant, vous le lisez quelles que soient les conditions de circulation	47%	35%	16%	3%
C'est facile pour vous d'écrire sur votre téléphone tout en conduisant	53%	29%	15%	3%
Si écrire un message en conduisant était autorisé, vous le feriez plus souvent	52%	33%	13%	3%

Source : AWSR

Nous avons conçu, à partir des 8 items présentés ci-dessus, un indicateur « auto-efficacité perçue »[19]. Celui-ci comprend 3 niveaux de perception des risques en lien avec les capacités de conduire tout en téléphonant (défavorable au téléphone au volant, neutre, favorable) correspondant à la somme des scores alloués à chacun des 8 items. Globalement, près de 6 conducteurs wallons sur 10 (59%) ont un contrôle comportemental (auto-efficacité) défavorable au téléphone au volant, 4 sur 10 (38%) ont un avis neutre et seul 3% y sont favorables.

L'auto-efficacité perçue influence significativement la fréquence d'utilisation du téléphone au volant. Ainsi d'après la figure 27, plus les conducteurs ont une perception d'auto-efficacité élevée de leur capacité à conduire en téléphonant, plus ils adoptent significativement ce comportement fréquemment, passant de 50% de manipulation fréquente chez ceux ayant une perception faible, à 78% chez ceux ayant une opinion neutre pour atteindre 91% chez ceux ayant une perception d'auto-efficacité forte (en faveur du téléphone au volant).

[19] Le test alpha de Cronbach pour cet indicateur obtient une valeur de 0,83.

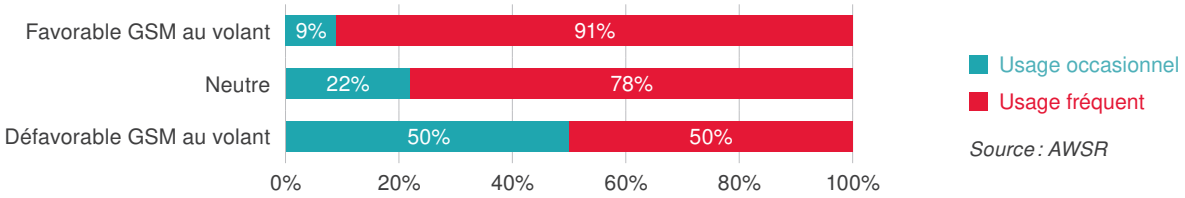


Figure 27 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de l'auto-efficacité perçue (n=1 083)

59% des conducteurs wallons (faisant usage du téléphone au volant) ont une auto-efficacité perçue en défaveur du téléphone au volant et seuls 3% y sont favorables. Les analyses ont permis de montrer que le contrôle comportemental impacte significativement la fréquence d'utilisation du téléphone au volant.

6. Contrôlabilité perçue : politique criminelle

La contrôlabilité perçue correspond aux éléments externes qui conditionnent la faisabilité de l'action entreprise ou envisagée par un individu. Ceux-ci peuvent favoriser ou entraver le choix d'adopter ou non un comportement (ex : la peur d'être contrôlé par la police). Nous avons interrogé les conducteurs sur leur risque perçu et subjectif d'être contrôlé par la police s'ils envoient un message au volant, de recevoir un PV et donc d'être verbalisé suite à ce contrôle, d'être poursuivi en cas de non-paiement de l'amende associée enfin le caractère dissuasif du montant de l'amende (infraction du second degré à 116€). Afin d'évaluer la perception de ces risques en lien avec la politique criminelle, nous avons défini des indicateurs.

Risque d'être contrôlé

Près de 1 conducteur wallon sur 4 (26%) considère que le risque d'être contrôlé par la police pour usage du téléphone au volant est élevé, 1 sur 2 (53%) qu'il est modéré et 1 sur 5 (21%) qu'il est faible. Paradoxalement, le risque perçu d'être contrôlé par la police est inversement corrélé à l'adoption de ce comportement. Ainsi, plus le risque perçu d'être contrôlé est élevé, plus la proportion de conducteurs faisant usage du téléphone au volant et plus particulièrement de manière fréquente est également significativement importante. 1 conducteur sur 2 ressentant un fort risque d'être contrôlé par la police téléphone au volant et même 1 sur 3 le fait fréquemment. Ces résultats peuvent s'expliquer par une plus forte exposition au risque d'être contrôlé chez les infractionnistes réguliers et donc, un sentiment subjectif accru de risque d'être contrôlé chez ces mêmes individus. Quel que soit le degré de perception du risque de contrôle, nous n'observons aucune différence statistique sur la proportion de conducteur ayant un usage occasionnel du téléphone au volant (Figure 28).

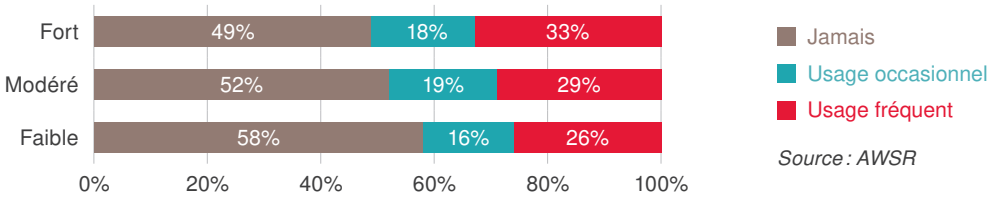


Figure 28 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur perception du risque d'être contrôlé par la police pour usage du téléphone au volant (n=2 272)

Risque d'être verbalisé

Près de 6 conducteurs wallons sur 10 (61%) trouvent que le risque d'être verbalisé après constat de l'usage du téléphone au volant est élevé, 1 sur 3 (32%) qu'il est modéré et moins d'1 sur 10 (7%) qu'il est faible. Aucune différence de comportement n'a pu être établie en fonction des différents degrés de risque subjectif d'être verbalisé (Figure 29).

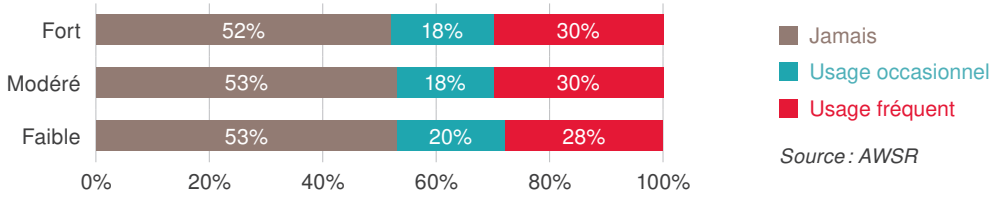


Figure 29 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur perception du risque d'être verbalisé suite au constat de l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

Risque d'être poursuivi en cas de non-paiement de l'amende

Près de 6 conducteurs wallons sur 10 (57%) trouvent que le risque subjectif d'être poursuivi en cas de non-paiement de l'amende pour l'usage du téléphone au volant est élevé, 1 sur 3 (36%) qu'il est modéré et 1 sur 10 (7%) qu'il est faible. Aucune différence de comportement n'a pu être établie en fonction des différents degrés de risque subjectif d'être verbalisé (Figure 30).

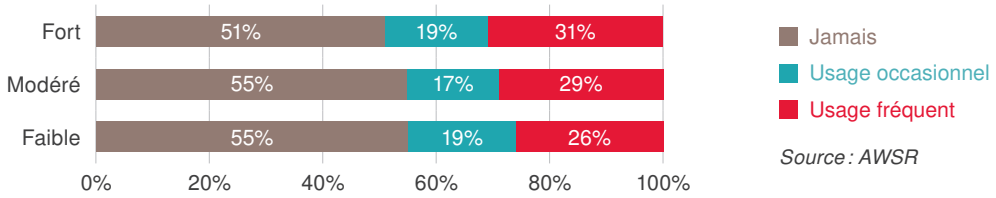


Figure 30 : Prévalence de l'usage du GSM au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur perception du risque d'être poursuivi en cas de non-paiement de l'amende pour l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

Caractère dissuasif du montant de l'amende

Près de 1 conducteur wallon sur 3 (33%) juge que le montant de l'amende pour téléphone au volant n'est pas dissuasif, 1 sur 2 (49%) a un avis neutre et 1 sur 5 (19%) le trouve fortement dissuasif. A l'instar du risque d'être contrôlé, la perception du caractère dissuasif de l'amende est inversement corrélée à l'adoption de ce comportement. Ainsi, plus le montant de l'amende est jugé dissuasif, plus la proportion de conducteurs faisant usage du téléphone au volant et plus particulièrement de manière fréquente est également significativement importante. 3 conducteurs sur 5 considérant le montant de l'amende comme dissuasif téléphonent au volant et 2 sur 5 le font même fréquemment. Ces résultats peuvent s'expliquer par une plus forte exposition au risque de recevoir une amende chez les infractionnistes réguliers et donc un sentiment accru que ce montant est suffisamment élevé chez ces mêmes individus. Quel que soit le degré d'évaluation du caractère dissuasif du montant de l'amende, nous n'observons aucune différence statistique sur la proportion de conducteur ayant un usage occasionnel du téléphone au volant (Figure 31).

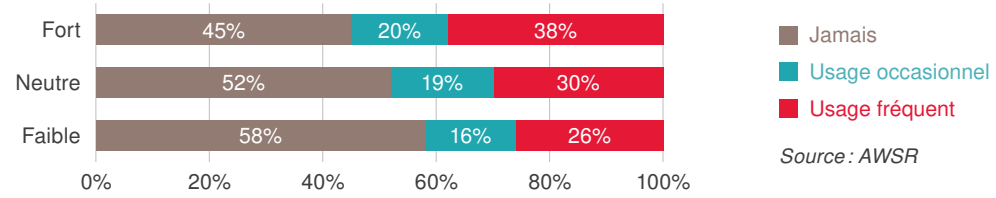


Figure 31 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur perception du caractère dissuasif du montant de l'amende pour l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

Parmi les éléments de politique criminelle, seuls le risque subjectif d'être contrôlé par la police et le caractère dissuasif de l'amende semblent liés à un usage plus fréquent du téléphone au volant. Plus un conducteur fait usage de son téléphone au volant, plus il est conscient de s'exposer au risque d'être contrôlé et de payer une amende.

Quels sont les facteurs influençant l'utilisation du téléphone au volant ?

Le questionnaire a été conçu de façon à récolter un maximum d'informations sur les caractéristiques, les comportements et les opinions des répondants concernant l'usage du téléphone au volant. Comme cela apparait ci-dessus, la majorité des données collectées sont liées à la fréquence d'adoption du comportement étudié. Toutefois, il est très probable que ces variables « explicatives » soient également liées entre elles : ainsi l'âge, par exemple, influence-il à la fois la fréquence d'utilisation du téléphone, l'estimation du risque d'accident, la prise de risque, l'addiction au téléphone, etc. Il est donc crucial de prendre en compte simultanément toutes ces variables explicatives afin d'identifier les facteurs qui influencent effectivement l'utilisation du téléphone au volant, ou autrement dit, celles ayant le plus de poids. C'est ce qui a été fait dans la section suivante, via une analyse statistique appelée régression logistique qui intègre simultanément toutes les variables (qui s'avèrent être individuellement liées au comportement étudié, voir précédemment « Qui sont les conducteurs qui téléphonent au volant ? ») pour ne garder au final que celles étant significatives en présence des autres. Ce sont ces facteurs qu'il s'agira de prendre en considération lors de l'élaboration de mesures destinées à réduire la distraction liée au téléphone au volant.

A. Facteurs en lien avec l'utilisation ou non du téléphone au volant

Une première régression a été réalisée afin d'identifier les facteurs influençant l'utilisation (ou non) du téléphone au volant. L'utilisation (qu'elle soit occasionnelle ou fréquente) est ici mise en perspective avec la non-utilisation du téléphone. Dix facteurs s'avèrent effectivement liés à la manipulation du téléphone au volant. Ceux-ci ne sont pas hiérarchisés en fonction de leur effet :

- **Le genre :** les hommes présentent une probabilité 1,3 fois plus élevée de faire usage de leur téléphone au volant que les femmes.
- **L'âge :** la probabilité qu'un individu utilise son téléphone au volant diminue progressivement (mais rapidement) avec l'âge. Ainsi, les 18-34 ans présentent-ils la plus grande probabilité d'adopter ce comportement. La probabilité qu'une personne de la catégorie d'âge suivante (35-54 ans) le fasse est déjà 1,2 fois moins élevée et 1,6 fois moins élevée pour les 55 ans et plus. Cette situation est très certainement le reflet de l'utilisation quotidienne du téléphone selon l'âge. Plusieurs études démontrent en effet que la possession et l'utilisation d'un téléphone portable diminuent avec l'âge[20].
- **Le type de téléphone :** les conducteurs possédant des smartphones ont une probabilité de faire usage de leur téléphone au volant 2,4 fois plus élevée que ceux possédant un téléphone d'ancienne génération.

[20] Statbel (2018). Utilisation des TIC et de l'internet auprès des ménages et des individus. https ://statbel.fgov.be/fr/themes/menages/utilisation-des-tic-aupres-des-menages
Deloitte (2018). Global Mobile Consumer Survey 2018. The Belgian Cut. https ://mobile-consumer-survey.deloitte.be/2018_the-smartphone-takes-the-crown

- **Le statut socio-professionnel :** la probabilité de manipuler son téléphone au volant augmente avec le statut socio-professionnel. Ainsi, les conducteurs ayant le statut d'indépendant ont la probabilité la plus élevée. Celle-ci est 2,3 fois plus élevée que celle de ceux sans activité. Les employés ont une probabilité de faire usage de leur téléphone au volant 2,0 fois plus importante que ceux sans activité.
- **L'usage de son véhicule dans un cadre professionnel :** les conducteurs assimilés à des « professionnels » ont une probabilité de manipuler leur téléphone au volant 1,7 fois plus élevée que les « non-professionnels ».
- **L'addiction au téléphone :** les conducteurs présentant une forte addiction au téléphone ont une probabilité de manipuler leur téléphone au volant 1,8 fois plus élevée que ceux ayant un faible degré d'addiction. Nous n'observons pas de différence statistique entre ceux ayant une addiction faible au téléphone et ceux ayant une addiction modérée.

  Les analyses démontrent qu'il y a bien une relation (inverse) entre l'âge et la dépendance au téléphone – plus l'âge augmente et plus la dépendance diminue, mais la présence de ces deux variables dans le modèle explicatif final démontre que chacun de ces facteurs a son rôle à jouer dans la détermination de la probabilité de téléphoner au volant.
- **La norme sociale descriptive :** les conducteurs considérant que l'usage du téléphone au volant est répandu ont une probabilité de manipuler leur téléphone au volant 1,6 fois plus élevée que ceux jugeant ce comportement peu répandu.
- **La norme sociale injonctive :** les conducteurs considérant que l'usage du téléphone au volant ne dérange pas leurs amis (norme favorable au téléphone) ont une probabilité de manipuler leur téléphone au volant 1,3 fois plus élevée que ceux ayant une norme injonctive défavorable.
- **L'acceptabilité sociale :** la probabilité de manipuler son téléphone au volant est la plus faible pour les personnes qui n'acceptent pas ce comportement de la part des autres. Elle augmente ensuite avec le degré d'acceptabilité, pour finalement être la plus importante pour les conducteurs favorables au téléphone au volant pour un tiers (2,2 fois pour ceux ayant une acceptabilité sociale neutre et 4,0 fois pour ceux présentant une norme sociale en faveur de ce comportement).
- **Le risque perçu d'accidents :** la probabilité de manipuler son téléphone au volant est la plus faible pour les personnes estimant le risque d'accident comme faible ou modéré. Ces mêmes conducteurs ont une probabilité de faire usage de leur téléphone au volant 2,4 fois plus élevée que ceux trouvant le risque d'accident fort.

Par ailleurs, les caractéristiques suivantes n'ont pas d'influence directe sur la probabilité d'utiliser ou non son téléphone au volant :

- *le diplôme le plus élevé obtenu ou en cours,*
- *la finalité du téléphone (usage personnel ou professionnel).*

B. Facteurs expliquant l'utilisation fréquente versus occasionnelle du téléphone au volant

Une seconde régression logistique a ensuite été réalisée pour identifier les éventuels facteurs qui expliqueraient des différences dans la fréquence (occasionnellement contre fréquemment) d'utilisation du téléphone au volant *parmi les personnes déclarant adopter ce comportement*. Huit facteurs, dont cinq déjà présents dans la régression précédente, apparaissent avoir un lien avec la fréquence d'utilisation du téléphone au volant.

- **L'âge :** les 18-34 ans présentent la plus grande probabilité de manipuler fréquemment leur téléphone au volant. La probabilité qu'une personne de la catégorie d'âge suivante (35-54 ans) le fasse est déjà 1,6 fois moins élevée et 1,9 fois moins élevée pour les 55 ans et plus (versus occasionnellement).
- **Le type de téléphone :** les conducteurs possédant des smartphones ont une probabilité de fréquemment manipuler leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 4,0 fois plus élevée que ceux possédant un téléphone d'ancienne génération.

- **La finalité du téléphone (usage uniquement personnel ou pouvant être professionnel) :** les conducteurs possédant un téléphone pouvant servir dans le cadre professionnel ont une probabilité de fréquemment faire usage de leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 1,8 fois plus élevée que ceux possédant un téléphone uniquement à usage privé.
- **L'usage de son véhicule dans un cadre professionnel :** les conducteurs assimilés à des « professionnels » ont une probabilité de manipuler fréquemment leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 2,0 fois plus élevée que les « non-professionnels ».
- **L'addiction au téléphone :** les conducteurs présentant une forte addiction au téléphone ont une probabilité de fréquemment utiliser leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 1,9 fois plus élevée que ceux ayant un faible degré d'addiction. Nous n'observons pas de différence statistique entre ceux ayant une addiction faible au téléphone et ceux ayant une addiction modérée.
- **La norme sociale descriptive :** les conducteurs considérant que l'usage du téléphone au volant est répandu ont une probabilité de manipuler fréquemment leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 1,5 fois plus élevée que ceux jugeant ce comportement peu répandu.
- **Le contrôle comportemental perçu :** les conducteurs qui estiment être incapables d'utiliser leur téléphone tout en conduisant (contrôle comportemental en défaveur du téléphone au volant) sont ceux qui sont les moins susceptibles de l'utiliser fréquemment au volant. La probabilité de manipuler fréquemment son téléphone au volant augmente ensuite avec le degré d'auto-efficacité perçue, pour finalement être la plus importante pour les conducteurs qui considèrent être capables d'utiliser leur téléphone en conduisant (contrôle comportemental en faveur du téléphone au volant) : 2,9 fois pour ceux ayant un avis neutre et 5,0 fois pour ceux en faveur du téléphone au volant (versus occasionnellement).
- **Le kit mains-libres :** les conducteurs équipés d'un kit mains-libres ont une probabilité d'utiliser fréquemment leur téléphone au volant (versus occasionnellement) 1,5 fois plus élevée que ceux ne l'étant pas. Ceci peut s'expliquer par la mise en conformité de ces conducteurs avec la législation et donc leur sentiment, bien qu'erroné, d'avoir un comportement sûr.

L'absence des facteurs « genre », « statut socio-professionnel », « norme sociale injonctive », « acceptabilité sociale » et « risque perçu d'accidents » dans cette seconde régression signifie que ces cinq éléments interviennent dans la « décision » d'utiliser ou non son téléphone au volant, mais pas dans la fréquence d'utilisation en tant que telle. Par ailleurs, les caractéristiques suivantes n'ont pas d'influence directe sur la fréquence d'utilisation du téléphone au volant :

- *le diplôme le plus élevé obtenu ou en cours,*
- *le risque perçu d'altération des capacités de conduite,*
- *la pression ressentie à devoir répondre au téléphone.*

Nous avons constaté que cinq facteurs jouaient un rôle à la fois dans la « décision » d'utiliser ou non son téléphone au volant, mais également dans la fréquence d'utilisation en tant que telle. Ces éléments sont des leviers déterminants pour modifier l'usage du téléphone au volant. Il s'agit de :

- l'âge,
- le type de téléphone,
- l'usage de son véhicule dans un cadre professionnel,
- l'addiction au téléphone,
- la norme sociale descriptive.

Que pensent les Wallons des mesures contre le téléphone au volant ?

A. Evaluation d'une série de mesures

Une liste de 6 mesures (potentielles) relatives à la distraction des usagers de la route a été soumise à l'avis des répondants (Tableau 20). Il ressort que :

- 8 conducteurs sur 10 sont favorables à une augmentation des contrôles pour usage du téléphone au volant,
- 8 conducteurs sur 10 considèrent que l'utilisation du téléphone par les piétons lorsqu'ils traversent devrait être interdite,
- 2 conducteurs sur 3 sont en faveur d'une mesure imposant aux conducteurs impliqués dans un accident de fournir à la police un relevé téléphonique pour prouver qu'ils n'étaient pas au téléphone,
- 1 conducteur sur 2 soutient la proposition de l'activation obligatoire d'une application coupant les appels et notifications,
- La mesure la moins plébiscitée par les Wallons (40%) est l'interdiction totale du téléphone au volant (avec ou sans kit mains-libres).

Tableau 20 : Proportion de conducteurs en fonction de différents items en lien avec les propositions de mesures en lien avec l'usage du téléphone au volant (n=2 272)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Augmentation des contrôles pour usage du téléphone au volant	4%	15%	44%	36%
L'utilisation du téléphone devrait être interdite pour les piétons quand ils traversent	6%	19%	45%	31%
Devoir fournir le relevé téléphonique détaillé à la police en cas d'accident pour prouver que vous n'étiez pas au téléphone	14%	21%	37%	28%
Activation obligatoire d'applications coupant les appels et les notifications sur tous les téléphones	18%	33%	32%	17%
Interdiction absolue de téléphoner au volant (avec ou sans kit mains-libres/Bluetooth)	23%	34%	24%	18%
L'utilisation du téléphone devrait être interdite au volant même quand on a un kit mains-libres ou le Bluetooth	25%	36%	25%	15%

Source : AWSR

L'analyse de l'opinion des répondants (en faveur ou non) par rapport à chaque mesure en fonction du comportement avoué vis-à-vis du téléphone au volant révèle que les personnes en faveur de ces mesures déclarent pour 60% d'entre-elles ne jamais téléphoner au volant et à l'inverse, les personnes en défaveur sont des personnes qui reconnaissent téléphoner au volant et tout particulièrement fréquemment. A titre d'illustration, nous avons choisi les mesures concernant l'augmentation des contrôles (Figure 32) et l'activation obligatoire d'une application coupant les appels et notifications (Figure 33), pour lesquelles toutes les différences de prévalence en fonction de l'opinion exprimée sont significatives.

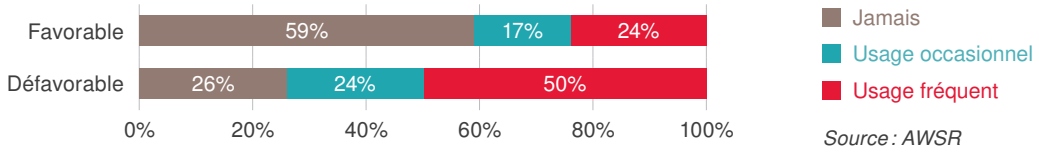


Figure 32 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur opinion concernant l'augmentation du nombre de contrôles pour usage du téléphone au volant (n=2 272)

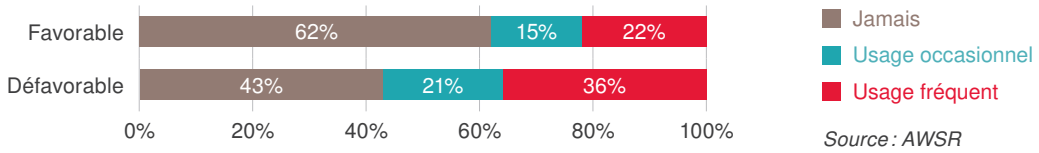


Figure 33 : Prévalence de l'usage du téléphone au volant par les conducteurs wallons en fonction de leur opinion concernant l'activation obligatoire d'applications coupant les appels et les notifications sur tous les téléphones (n=2 272)

B. Application de renvoi automatique des appels et notifications, type « Mode conduite »

Nous avons interrogé les conducteurs (avouant faire usage au moins occasionnellement de leur téléphone au volant) sur leur connaissance, leur utilisation ou non et leurs motifs de refus concernant les applications permettant de renvoyer automatiquement, pendant le trajet, les appels entrants et les notifications des SMS et d'informer l'émetteur de l'indisponibilité du destinataire qui est au volant. Selon différents instituts de sondages (Kantar TNS, Gfk), nous estimons que 20% des smartphones en Belgique sont des iPhone équipés de la fonction « Ne pas déranger en voiture ».

1. Connaissance et utilisation d'une telle application

27% des conducteurs wallons, ayant reconnu faire usage de leur téléphone au volant, connaissent l'existence d'applications permettant le renvoi automatique des appels et des notifications (type « mode conduite ») lorsqu'ils conduisent mais seuls 5% déclarent en faire usage. 40% des conducteurs wallons pourraient se montrer intéressés par une telle application (Tableau 21).

Le niveau de connaissance des applications de type « mode conduite » est significativement différent pour toutes les variables testées. Ainsi, les conducteurs connaissant le mieux leur existence sont des hommes (32% contre 21% des femmes), des jeunes de 18-34 ans (35% contre 23% pour les 35-54 ans et 15% pour les 55 ans et plus), des utilisateurs fréquents du téléphone au volant (32% contre 19% pour ceux le faisant de manière occasionnelle).

Parmi ceux qui en font usage, seule la distinction en fonction de la fréquence d'utilisation du téléphone au volant est significative, avec 6% chez ceux le faisant fréquemment qui en connaissent l'existence, contre 3% chez les utilisateurs occasionnels. Ce résultat illustre les limites de telles applications car 6% des conducteurs qui utilisent fréquemment leur téléphone au volant connaissent et font usage d'une application de type « mode conduite » mais continuent malgré tout à utiliser leur téléphone en conduisant. Aucune différence statistique n'a pu être apportée chez ceux ayant exprimé un intérêt pour une éventuelle future utilisation.

Tableau 21 : Proportion de conducteurs wallons (ayant avoué faire usage de leur téléphone au volant) en fonction de leur niveau de connaissance, utilisation ou degré d'intérêt pour des applications de renvoi automatique des appels et notifications selon leur usage du téléphone au volant (n=1 074)

Application de type « Mode conduite »	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Connaître	**27%**	19%	32%
Ne pas connaître	**73%**	81%	68%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**
En faire usage	**5%**	3%	6%
Intéressé	**40%**	42%	39%
Non intéressé	**55%**	55%	55%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**
Connaître et en faire usage	**5%**	3%	6%
Connaître et souhaiter en faire usage	**8%**	5%	10%
Connaître et ne pas vouloir en faire usage	**14%**	11%	16%
Ne pas connaître et souhaiter en faire usage	**32%**	37%	29%
Ne pas connaître et ne pas vouloir en faire usage	**41%**	44%	40%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**

Source : AWSR

Nous avons demandé aux 5% de conducteurs (n=55) utilisant une application permettant le renvoi automatique des appels et des notifications de laquelle il s'agissait. 44% des conducteurs disent utiliser la fonction de leur iPhone « Ne pas déranger en voiture » et 29% l'application française « Mode conduite » (Tableau 22). Cependant nous ne connaissons pas dans notre échantillon la proportion de conducteurs équipés d'un iPhone, ce qui limite notre analyse à une phase descriptive.

Pour ceux ayant installé l'application « Mode conduite » ils sont 43% chez ceux téléphonant occasionnellement au volant et 24% chez ceux le faisant fréquemment.

Pour ceux ayant installé l'application « Ne pas déranger en voiture » de leur iPhone, ils sont 36% chez ceux téléphonant occasionnellement au volant et 46% chez ceux le faisant fréquemment.

Tableau 22 : Proportion de conducteurs (ayant avoué faire usage de leur téléphone au volant) en fonction du type d'application de renvoi automatique des appels et notifications et de leur usage du téléphone au volant (n=55)

Application de type « Mode conduite »	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Fonction de votre iPhone « Ne pas déranger en voiture »	**44%**	36%	46%
Application « Mode Conduite »	**29%**	43%	24%
Application « In Traffic Reply »	**9%**	7%	10%
Application « Eyes on the road »	**6%**	0%	8%
Application « kyhaow »	**4%**	7%	3%
Application « Argenta sécurité au volant »	**4%**	0%	5%
Application « Safe Drive Pod »	**2%**	0%	2%
Application « Freeedrive »	**2%**	0%	2%
Autre application ou système	**2%**	7%	0%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**

Source : AWSR

2. Motifs de refus d'utilisation d'une telle application

Pour les 55% de conducteurs (n=600) ayant dit ne pas être intéressés par une application qui coupe toutes les sonneries et notifications, nous n'avons observé aucune différence en fonction de la fréquence d'utilisation du téléphone au volant (Tableau 21).

Parmi les raisons proposées pour justifier le désintérêt pour une application coupant les appels et notifications, 60% des répondants disent utiliser un système légalement autorisé (40% kit mains libres et 20% un système de commandes vocales), 31% ont peur de louper une urgence, 25% déclarent restreindre les communications au volant, 23% ne pas avoir envie. Nous noterons que 12% jugent ce genre d'application inutile, 4% considèrent ces applications comme dangereuses et 2% affirment que le téléphone au volant n'est pas dangereux (Tableau 23).

Les conducteurs faisant un usage fréquent du téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant occasionnellement à avancer comme argument l'utilisation d'un kit mains-libres (43% contre 36%), avoir peur de louper une urgence (35% contre 25%), utiliser un système de commandes vocales (24% contre 13%) et craindre un problème technique (7% contre 2%).

Les conducteurs adoptant un usage occasionnel du téléphone au volant sont significativement plus nombreux que ceux le faisant fréquemment à justifier la non-utilisation d'une telle application par la restriction de leurs communications au volant (33% contre 20%).

Tableau 23 : Proportion de conducteurs (ayant avoué faire usage de leur téléphone au volant) ayant répondu positivement pour chaque item pouvant justifier leur désintérêt pour une application de type « Mode conduite » en fonction dde leur usage du téléphone au volant (n=600)

Raisons pour ne pas utiliser d'application de type « Mode conduite »	Résultat global	Téléphone au volant	
		occasionnel	fréquent
Utiliser un kit mains-libres	**40%**	36%	43%
Avoir peur de louper une urgence	**31%**	25%	35%
Restreindre les communications au volant	**25%**	33%	20%
Ne pas avoir envie (sans précision)	**23%**	25%	22%
Utiliser un système de commandes vocales	**20%**	13%	24%
Tenir à sa vie privée/liberté	**20%**	20%	20%
Ce genre d'application est inutile	**12%**	10%	13%
Parcourir peu de km	**6%**	7%	6%
Problèmes techniques *(interférence avec le GPS, espace de stockage insuffisant, use la batterie, ne fonctionne pas…)*	**5%**	2%	7%
Ce type d'application est dangereux	**4%**	3%	4%
Téléphoner au volant n'est pas dangereux	**2%**	2%	3%

Attention chaque item doit être considéré individuellement *Source : AWSR*

Conclusion

Cette mesure d'attitudes est la première réalisée par l'AWSR en Wallonie concernant l'usage du téléphone au volant (appels, messages, appli GPS, Internet). Ce comportement dangereux peut trouver une explication notamment dans le besoin d'être en permanence disponible et connecté.

Les chiffres de cette étude le démontrent, le téléphone au volant n'est pas un phénomène restreint sur nos routes, tout le monde n'utilise pas son téléphone au volant :

- plus de la moitié des conducteurs wallons (52%) affirment ne jamais manipuler leur téléphone au volant,
- près d'1 wallon sur 5 (18%) reconnait adopter ce comportement occasionnellement,
- et près d'un tiers des conducteurs wallons (30%) admettent le faire fréquemment.
- 2 conducteurs faisant un usage fréquent du téléphone sur 5 emploient un kit mains-libres.
- Les fonctionnalités les plus fréquemment rapportées sont les appels (95%), la lecture de messages (77%), l'envoi de messages (64%), surfer sur internet et utiliser une application GPS (50%).

Ces chiffres sont d'autant plus préoccupants qu'il s'agit de comportements avoués (dont la confession est certainement revue à la baisse par un biais de désirabilité sociale) et que l'adoption réelle de ces comportements est probablement plus importante encore.

Plus de 2 conducteurs wallons sur 3 ont une forme d'addiction au téléphone (modérée ou forte) et près d'1 conducteur sur 6 présente une forte addiction au téléphone. 3 conducteurs sur 5 estiment que la plupart des conducteurs autour d'eux manipulent leur téléphone au volant (norme sociale descriptive). Pourtant, les Wallons semblent conscients des enjeux de sécurité associés à cette problématique avec 2 Wallons sur 3 signalant un risque perçu d'altération des capacités de conduite élevé, 2 Wallons sur 3 indiquant un risque perçu d'accidents très fort, 3 Wallons sur 5 ayant un contrôle comportemental perçu en défaveur du téléphone au volant. Enfin, 3 Wallons sur 4 ont une norme sociale injonctive ou une acceptabilité sociale en défaveur du téléphone au volant.

Nous noterons que près d'1 conducteur wallon sur 4 ayant reconnu utiliser son téléphone au volant a avoué s'être déjà fait au moins une frayeur (accident ou accident évité de justesse) à cause de ce comportement au cours des 12 derniers mois.

Des applications permettant le renvoi automatique des appels et des notifications (type « mode conduite ») lorsqu'ils conduisent existent mais seuls 3% des conducteurs wallons ont déclaré les utiliser (1% de ceux déclarant ne jamais téléphoner au volant et 5% chez ceux reconnaissant le faire au moins occasionnellement). Parmi les conducteurs ayant reconnu faire usage de leur téléphone au volant, 27% connaissent l'existence de telles applications et 40% pourraient se montrer intéressés par celles-ci.

Certaines situations peuvent inciter à faire usage du téléphone comme les embouteillages, un véhicule équipé du Bluetooth ou encore être en retard à un rendez-vous. Mais certaines personnes ont un rôle majeur à jouer en influençant directement le comportement des conducteurs. Il s'agit, d'une part, des passagers qui ne doivent pas hésiter à exprimer leur désaccord si le conducteur venait à utiliser son téléphone au volant et, d'autre part, les correspondants. Ces derniers peuvent, dès qu'ils comprennent que leur interlocuteur est au volant, mettre

fin à la conversation téléphonique et la reporter à un moment plus propice. Par ailleurs, un conducteur sur trois déclare ressentir une pression pour répondre aux appels lorsqu'il conduit. 66% des conducteurs signalent qu'elle est issue de leur conjoint ou famille. 60% de ceux s'en plaignant avouent en être eux-mêmes à l'origine et 50% qu'elle vient de leur milieu professionnel.

Agir afin de réduire la prévalence du téléphone au volant est donc essentiel. Les Wallons n'y sont d'ailleurs pas opposés, puisque toutes les mesures proposées à cette fin dans cette étude ont recueilli l'approbation d'au moins la moitié des personnes interrogées et 40% pour l'interdiction totale du téléphone au volant. 80% des Wallons vont même jusqu'à être favorables à un renforcement des contrôles pour usage du téléphone au volant.

Grâce aux nombreuses données collectées, les analyses réalisées, appelées régressions, prennent en compte les corrélations existant entre les différentes caractéristiques personnelles et mettent en avant les caractéristiques les plus importantes, c'est-à-dire celles ayant effectivement un impact sur l'utilisation ou non du téléphone au volant et sur la fréquence de ce comportement. C'est en orientant les mesures ou actions (de sensibilisation, de répression, etc.) vers les personnes présentant ces caractéristiques ou vers l'entourage de ce groupe cible (famille, amis, employeur...) que l'on pourra efficacement réduire le nombre de conducteurs utilisant leur téléphone au volant en Région wallonne.

Il est néanmoins important de garder à l'esprit que certaines de ces caractéristiques personnelles sont liées entre elles. Ainsi, l'âge est-il corrélé, entre autres, à l'estimation des risques encourus, à la prise de risque, à la norme sociale perçue et à la dépendance au téléphone. Cibler les jeunes revient donc également à cibler les personnes adoptant un comportement général moins sûr en tant que conducteur, les personnes les plus dépendantes de leur téléphone, les personnes minimisant le risque d'accident encouru en manipulant leur téléphone au volant, etc.

Afin de réduire efficacement le nombre de conducteurs utilisant leur téléphone au volant, il faudrait parvenir à toucher directement ou indirectement

Ceux faisant usage du téléphone au volant (versus jamais)	Ceux faisant fréquemment usage du téléphone au volant (versus occasionnellement)
- Les jeunes (18-34 ans) - Les personnes possédant un smartphone - Les personnes dépendantes de leur téléphone - Les conducteurs « professionnels »[21] - Les personnes pensant que tout le monde utilise son téléphone au volant - Les hommes - Les indépendants (statut professionnel) - Les personnes qui ne ressentent pas de désapprobation de leurs proches - Les personnes qui ne désapprouvent pas que les autres téléphonent au volant - Les personnes ayant une perception du risque d'accidents faible ou modérée	- Les jeunes (18-34 ans) - Les personnes possédant un smartphone - Les personnes dépendantes de leur téléphone - Les conducteurs « professionnels »[21] - Les personnes pensant que tout le monde utilise son téléphone au volant - Les personnes utilisant leur téléphone dans le cadre professionnel et pas uniquement pour le privé - Les personnes jugeant qu'il est facile pour elles de conduire et manipuler leur téléphone - Les personnes utilisant un kit mains-libres

Les éléments en bleu influencent à la fois l'adoption ou non du comportement et sa fréquence élevée

En parallèle à cette étude, l'AWSR a réalisé une autre étude sur la distraction des piétons traversant la chaussée[22]. Il serait intéressant à l'avenir d'approfondir les connaissances sur l'usage du téléphone en Wallonie pour certaines catégories d'usagers comme les cyclistes, les conducteurs professionnels, les chauffeurs routiers… Ceci afin d'affiner le profil des conducteurs infractionnistes, d'avoir une vue plus globale sur la problématique et de disposer ainsi de connaissances suffisantes pour développer des actions ciblées (sensibilisation, développement d'alternatives…) réduisant efficacement la prévalence de ce comportement.

[21] Ceux qui ont déclaré parcourir au moins 15 000 km par an et qui conduisent dans le cadre de leur activité professionnelle fréquemment (à savoir au moins une fois par semaine).

[22] Focant, N. (2019). Distraction des piétons traversant la chaussée : comportement avoué et opinion des Wallons. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

www.awsr.be